LE GRANDI STRADE

DEL

COMMERCIO INTERNAZIONALE

PROPOSTE

FINO DAL SECOLO XVI.

GUSTAVO COEN

LE GRANDI STRADE

DEL

COMMERCIO INTERNAZIONALE

PROPOSTE

FINO DAL SECOLO XVI.

Canale di Suez. — Via di terra all' Indie. — Canale di Panama.

IN LIVORNO

COI TIPI DI FRANC. VIGO, EDITORE

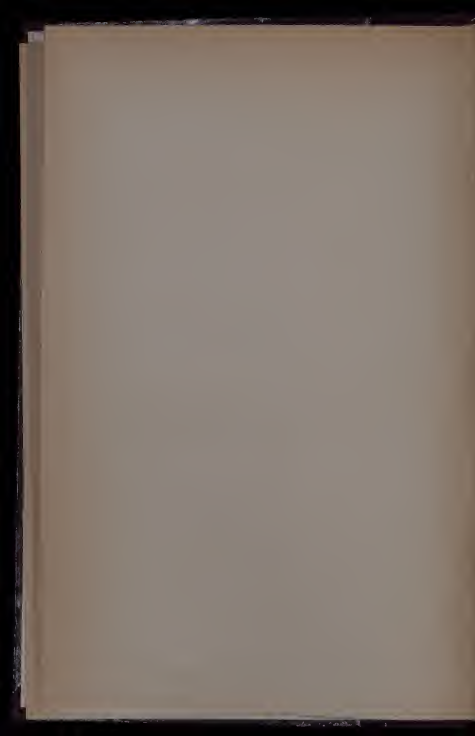
Via della Pace N. 31.

1888

ALLA

SOCIETÀ GEOGRAFICA ITALIANA

OMAGGIO

DELL' AUTORE

INDICE

INTRODUZIONE GENERALE

PARTE PRIMA

LA VIA DELL'INDIE NEL SECOLO XVI.

I

Il commercio nel Medio Evo.

II

Il taglio dell'istmo di Suez nel secolo XVI.

III

La strada proposta da messer Paolo Centurione.

PARTE SECONDA

IL CONCETTO DI COLOMBO NEL SECOLO XVI.

I

La scoperta dell'America.

II

Il taglio di Panama e la strada attraverso l'America centrale nel secolo XVI.

III

Conclusione delle tre strade proposte nel secolo XVI.

PARTE TERZA

LA VIA DELL'INDIE NEL SECOLO XIX.

I

L'Europa e le sue colonie.

II

Il canale di Suez nel secolo XIX.

III

Le ferrovie asiatiche.

PARTE QUARTA

L'UFFICIO DEL CANALE DI PANAMA NEL SEC. XIX.

INTRODUZIONE GENERALE

§ 1.°

Argomento, scopo ed occasione dell' opera.

Le grandi strade del commercio internazionale delle quali ci proponiamo di parlare, sono il canale di Suez, il canale di Panama e una strada di comunicazione interna quasi tutta continentale tra l' Europa e l' Asia, e più specialmente tra l' Europa e l' India. Queste strade furono proposte nel secolo decimosesto e respinte allora come vedremo e sono poste di nuovo in discussione nel secolo nostro in condizioni naturalmente molto differenti da quelle in cui si presentavano tre secoli fa. Difatti è noto generalmente che delle strade in questione una, quella per il canale di Suez, fu già eseguita ed è aperta al commercio fino dal 1869, un' altra cioè il canale di Panama è in costruzione fino dal 1880; e l' ultima finalmente, la ferrovia per le Indie, è in gran parte ancora allo stato di discussione. Ora lo scopo che ci proponiamo consiste precisamente nell' illustrare la storia di ciascuna di queste tre strade nel secolo decimosesto e ai giorni nostri, nell' esaminare alcune questioni ad esse relative e che appunto ora si dibattono accanitamente e più specialmente nel tentare un parallelo tra l' aspetto sotto il quale si presentavano

queste strade quando furono proposte per la prima volta e quello sotto il quale si presentano attualmente, componendo un saggio di geografia commerciale comparata nel quale risultino le strade in questione come divise in due gruppi, dei quali, uno ci mostri le strade medesime e l'ambiente nel quale furono proposte nel secolo decimosesto e l'altro le condizioni rispettivamente mutate nelle quali si trovano le medesime strade nell'età nostra. Quest'ultimo scopo che è il principale, non può però essere l'unico, vogliamo fare anzi la storia parallela di queste vie commerciali, perchè non può essere effetto del caso se due volte le medesime strade si propongono e sono discusse e prese ad esame, ed è quindi utile a nostro avviso vedere la differenza d'importanza delle strade medesime collegate coi mutamenti successi da tre secoli a questa parte. Quanto al valore dell'opera nostra non presumiamo molto, nè chi legge può sperare di trovare importanti scoperte, peregrine notizie o profondissime riflessioni, ma osserveremo che sulla strada asiatica e sull'americana quali furono proposte nel cinquecento, si portano documenti e si commentano notizie poco conosciute, osserveremo che si discutono sotto nuovi aspetti queste vie stesse prima ed ora riunendo quello che di meglio ci è stato possibile rispetto alla questione anglo-russa, e discutendo con una certa ampiezza l'opera del signor Lesseps all'istmo di Panama. E ci sembra di non ingannarci dicendo che, quantunque non siano del tutto nuove le parti che compongono il presente lavoro, pure è assai origiuale il suo insieme e nuovo lo scopo propostoci, sebbene ci contentiamo di restare nei limiti dell'analisi lasciando ad altri di noi più esperti il compito molto più difficile d'innalzarsi a priucipi generali e di scoprire le cause prime dei fatti che verremo esponendo. Noi dal canto nostro resteremo paghi di poter esporre

questi fatti medesimi sotto nuovi aspetti, in modo da giungere a conclusioni di qualche importanza. Fino dal principio della trattazione delle strade, il lettore si accorgerà facilmente che le questioni delle quali ci occuperemo saranno geografiche, commerciali o d'indole storica e politica, e che d'altra parte non considereremo mai nulla sotto l'aspetto tecnico e non entreremo nel merito della maggiore e minor bontà dei vari *progetti* proposti, rilasciando questo agli studiosi d'ingegneria e di scienze affini. Ma pure così limitata nell'argomento, l'opera nostra offre sempre difficoltà non tanto leggiere, perchè per quello che riguarda le strade del cinquecento dovremo cercare di innestare qualche cosa di nuovo a quello che già si conosce studiando quello e questo secondo lo scopo proposto e dovremo cercare di schiarire meglio che sia possibile fatti e situazioni per apprezzar i quali ci occorrerebbe farsi maggior copia di elementi di quelli che abbiamo; quanto alle strade considerate nell'età moderna non neghiamo che altri considerando i medesimi fatti e gli avvenimenti sotto un altro aspetto potrà forse concludere in modo diverso, perchè veramente si tratta di questioni molto discutibili nelle quali l'ultima parola non è ancor detta, nè per lungo tempo forse si potrà dire. Così rispetto alle ferrovie che si vogliono costruire in Asia e rispetto agli avanzamenti dei Russi nell'Asia centrale e per quel che riguarda l'utilità e la fattibilità del canale di Panama, che adesso è in costruzione, le opinioni sono varie discordi e talora opposte e non possiamo fare a meno di condannarne alcune e di deciderci per altre. La verità è difficile a scuoprirsi in siffatte questioni ed è resa anche più difficile a conoscersi per lo spirito di parte e per altre ragioni non scientifiche che adesso non sarebbe opportuno esaminare. Ancora crediamo

opportuno dichiarare fino da ora che nell'indole e nell'economia del lavoro è inevitabile una certa disuguaglianza tra le due prime e le due ultime parti, perchè sebbene in sostanza si tratti di un parallelo e si esamini ciascuna strada sotto il medesimo aspetto, come tra breve vedremo, pure nella trattazione delle tre strade proposte nel secolo decimosesto, avrà parte importante se non prevalente la critica storica perchè non possiamo discutere senza prima appurare l'argomento preso a trattare, mentre per le stesse strade considerate nel secolo nostro, circa le quali le quistioni di critica erudita non esistono, dovranno necessariamente aver parte prevalente le considerazioni d'indole economica e politica. Quanto a noi dunque esamineremo dapprima le strade nel secolo decimosesto e verremo poi a parlare di quelle nel secolo nostro prendendo ad esame per ciascuna di queste tre strade che in sostanza diventano sei, l'ambiente ossia le circostanze politiche, geografiche e commerciali nelle quali fu proposta, premettendo la storia della strada stessa e terminando con esatte discussioni sulla possibilità sua e sui mutamenti che avrebbe recato se fosse stata messa in opera nel secolo XVI e che arreca o arrecherà ai tempi nostri. Ciascuna di queste tre strade si presterebbe ad una discussione assai più ampia, più esatta e profonda di quella che possiamo far noi che intendiamo di limitarci a fare un parallelo, ossia ad esaminare le stesse cause, gli stessi aspetti in ciascuna strada, tralasciando del tutto per ognuna di esse osservazioni che sarebbero pur vere e meritevoli di studio per l'interesse che destano, ma non riuscirebbero opportune uscendo dal limite che ci siamo proposti e che solo deve essere la nostra guida. Necessariamente poi le diverse questioni che si riferiscono ai varj punti più importanti, sono semplicemente abbozzate perchè non

ci proponiamo neppure rispetto ad esse di risolverle, paghi di mostrare la loro importanza per le conseguenze alle quali condurrebbero.

Al desiderio che già avevamo di tentare questo confronto, si aggiunse la considerazione dell'opportunità del momento o meglio del tempo, perchè oltre agli avvenimenti politici successi in questi ultimi anni, abbiamo anche il fatto che diverse altre strade furono proposte insieme a quelle che noi esamineremo e che come si disse non son nuove, ma risalgono a tre secoli fa. Difatti le strade in questione acquistan tutte maggiore importanza dall'espansione coloniale di quasi tutti gli stati europei, non esclusa l'Italia nostra: per Suez in particolare giova rammentare la rivoluzione egiziana del 1882 e quella del Mahdi che le tenne dietro, cause dell'occupazione inglese che tuttora dura; senza dir di fatti un po' meno recenti quali l'acquisto dell'isola di Cipro e la compra delle azioni del canale di Suez da parte degl'Inglesi stessi, fatti meno clamorosi, ma non meno importanti: rispetto alla ferrovia dell'Asia rammenteremo le conquiste e le esplorazioni scientifiche dei russi nell'Asia centrale e le imprese della Francia nell'estremo Oriente. Quanto alle strade di valore internazionale che vengon proposte ai nostri giorni da diverse parti e tutte con fini commerciali, oltre a quelle delle quali ci occuperemo, basta rammentare il mare interno africano ideato dal capitano francese Roudaire, la strada ferrata dell'Eads per il trasporto delle navi col loro completo carico, della quale ci occuperemo in fondo all'opera nostra, i tagli degl'istmi di Crais e di Corinto, il *tunnel* della Manica, la ferrovia trans-sahariana, quella ancora più difficile attraverso l'Oceania e l'altra che per ora sembra addirittura impossibile, cioè la ferrovia che secondo Beau de Rochas dovrebbe traversare l'Africa dal Nord al

Sud partendo da Algeri e giungendo fino al Natal attraverso Inçalah, Tsad ed i laghi equatoriali; nè meno ardito della costruzione di questa strada sarebbe il progetto di deviamento della corrente fredda polare che rende le coste orientali degli Stati Uniti d'America più fredde di quelle che si trovano ad ugual latitudine nell'emisfero orientale, colla quale opera si verrebbe a migliorare il clima delle città poste sulla costa suddetta (1). Qualunque sia l'opinione che si ha sulla possibilità di ciascuna di queste strade, non si può non riconoscere il loro ardimento e l'ardore generale per cercare nuovi sbocchi al commercio ed all'industria.

§ 2.° — *Divisione dell'opera nelle sue varie parti.*

Poichè crediamo opportuno di accennare brevemente a quello che ci proponiamo di fare, diremo che premessa una breve introduzione sui principali momenti del commercio del Medio Evo, sulle strade più frequentate dai mercanti di quell'età e sulle cause che le fecero cambiare varie volte in varie direzioni, prenderemo le mosse dalle scoperte geografiche dei Portoghesi nel secolo decimoquinto e più specialmente dalla scoperta del Capo di Buona Speranza che facendo deviare il commercio dalla via del Mar Rosso, fu la sola causa per la quale si propose il taglio dell'istmo di Suez al principio del successivo secolo decimosesto. Poi accennato all'estensione della potenza portoghese nell'India ed alla fondazione di un potentissimo impero indiano, parleremo della strada dalla Russia all'India proposta da messer Paolo Centurione e quindi dopo di aver detto della scoperta dell'America, dell'im-

(1) Das Ausland 1886 N.° 29 pag. 568.

prese e delle spedizioni al nuovo mondo da Colombo a Magellano, verremo a discutere le proposte di taglio dell'istmo di Panama e di strade attraverso l'istmo stesso. Quanto a quel che riguarda il secol nostro, cominceremo dal canale di Suez esaminandone i caratteri e notando l'ufficio suo da quando fu aperto e vedremo che non si potrà facilmente dare un giudizio su di questo, se non si considera anche la questione delle comunicazioni ferroviarie tra l'Europa e l'India anteriore; a proposito della quale esamineremo dapprima le varie proposte più o meno indecise di ferrovie asiatiche fatte fino a pochi anni fa, discorreremo poi delle questioni tra Russi ed Inglesi in Asia, per quel tanto che è necessario per l'opera nostra, ed esamineremo quindi il valore e l'ufficio della ferrovia dell'Eufrate e di quella del Caspio che si disputano il primato. Finalmente a proposito del canale di Panama ci proponiamo il compito di dimostrare quanto accanitamente si discuta sulla sua possibilità, quali questioni si possano sollevare a suo riguardo e quali siano gli argomenti in favore e contro questa impresa che è senza dubbio una delle più gigantesche dei nostri giorni.

§ 3.° — *Principali differenze tra il secolo decimosesto e il secolo decimonono.*

È agevole supporre che coloro i quali nei tempi successivi alle grandi scoperte geografiche proposero le strade delle quali parleremo, saran rimasti dolenti della ripulsa patita, ma al tempo stesso è naturale credere, ch'essi non si saran certo immaginati che circa trecento anni dopo, dovesse essere ripreso il loro concetto con intendimenti tanto diversi e per ragioni tanto differenti: per cui ci sembra che anche per questa

ragione di strana ripetizione sia curioso il parallelo che ci proponiamo di fare ed appunto prima di entrare a trattar l'argomento, gioverà rammentare alcune differenze caratteristiche che passano tra il commercio d'allora e quello dei nostri giorni. Dando uno sguardo ad un mappamondo del secolo XVI e guardandone poi uno dei nostri tempi, si vede che allora vi erano stati potenti che ora sono spariti, come la repubblica di Venezia, quella di Genova e varie città delle Fiandre e della Germania, v'erano regni che ora han perduto molto dell'antica possanza come la Spagna e più ancora il Portogallo, mentre altri stati allora esistevano appena in germe ed ora sono potentissimi come la Russia e l'Inghilterra; così la potenza coloniale di quest'ultima non era neppure cominciata e gl'Inglesi come ognun sa, non avevano ancor posto piede alle Indie. La grande republica degli Stati Uniti d'America doveva aspettare due secoli almeno prima d'avere il suo nascimento, la costa dell'Australia era del tutto ancora inesplorata (1) ed anche il Mississipì scorreva per regioni adesso fertili, ricche e prospere le quali allora erano più sconosciute agli Europei che oggi non siano le foreste vergini del Brasile od il centro dell'Affrica. Ma oltre a queste d'indole geografica vi sono pure altre differenze notevolissime tra quell'età e la nostra che dipendono dal progresso delle scienze e del pensiero umano in questi trecento anni e senza pretendere di tracciar quì un quadro generale dei mutamenti che si sono verificati dal cinquecento ad ora, osserveremo che, avuto riguardo al commercio, son differenti gl'interessi, è differentissimo lo scopo di chi

(1) Geddie, *The Russian Empire Historical and Descriptive. London Nelson and Sons 1882.*

traffica ai nostri giorni da quello di chi trafficava allora, perchè sebbene alla fine del Medio Evo sia aumentato il numero dei generi di merci, pure in generale nel secolo XVI, i Portoghesi andaron in traccia quasi esclusivamente di spezie e gli Spagnoli d'oro e poi i Russi *d'animali a pelliccia*, mentre ora dopo ripetute esperienze si stima ricchezza tutto ciò che può esser venduto sopra un mercato, e i cuoi ed il ferro e i legnami e il guano non sono meno ricercati della seta e delle pietre preziose; tutto si stima buono purchè sia fonte di ricchezza e le navi per lo più utilizzano il viaggio dell'andata e quello del ritorno portando in ciascuno di essi generi differenti di merci, mentre i *galioni* degli Spagnoli che andavano in America partivano vuoti dai porti dell'Europa. Un altro fatto che come ognun sa rende il nostro secolo differente da tutti quelli che lo precedettero è l'insieme delle grandi invenzioni e scoperte; è vero infatti che anche il secolo decimoquinto e il decimosesto oltre che per i gran viaggi di esplorazione, si resero famosi per altre scoperte quali quella della stampa, della polvere da cannone e via dicendo e per fatti politici e religiosi come il consolidamento delle monarchie occidentali e la riforma di Lutero, onde giustamente verso il 1500 dagli storici si fa cominciare una nuova èra (1), ma le scoperte di quei tempi ed i mutamenti che tennero loro dietro sono di genere assai differente da quelle del secolo decimonono, le quali aumentarono siffattamente la rapidità di comunicazioni, la frequenza e l'importanza dei rapporti tra i varj popoli, che difficilmente si sarebbe potuto sperare tanto

---

(1) Jules Michel nella *Revue Scientifique* del 30 Maggio 1885 paragona l'importanza delle ferrovie del nostro secolo a quella della scoperta dell'America allora.

progresso nell'età passate, mentre ora coll'avanzarsi delle scienze tutte e coll'aumento dei bisogni veri o fittizi che siano, è lecito augurare ancor più importanti resultati per l'avvenire.

Che dire poi del commercio e della sua importanza generale tanto accresciuta per la quale sebbene si sia recentemente trovata gran quantità d'oro, questo non sarebbe affatto sufficiente al movimento generale degli affari senza la quantità delle banche e il credito esercitato e fruito ampiamente? Stimiamo inutile rammentare che gran parte di questa floridezza generale, della publica e privata ricchezza è dovuta alle nuove teorie politiche ed economiche prevalse nei tempi a noi più vicini, alla libertà ammessa pure per il commercio forse in modo non assoluto, ma sempre con intenti più ampii che trecento anni or sono per la quale non vi sono più leggi che obblighino i mercanti a comprar le merci sopra una data piazza e proibiscano certi altri viaggi, ma ciascuno secondo le proprie idee ed i propri interessi può frequentare le terre ed i mari che meglio gli convengono e la concorrenza è il solo spauracchio che si sia sostituito alle leggi che imponevano di condurre le merci per questa o per quella strada. Ciò è tanto vero che le strade che esamineremo furono nel cinquecento proposte per esser prese in considerazione dai governi mentre ora sono cercate in generale dai privati e solo il governo russo tenta di fare una ferrovia per l'India per motivi politici: or bene quantunque l'ambiente sia del tutto mutato vediamo che ai nostri giorni sono proposte le medesime strade che già nel secolo XVI altri avean cercato di fare adottare.

§ 4.° — *Spiegazione*
di alcuni particolari relativi all' opera.

E qui ci sembra quasi superfluo avvertire che cogliendo occasione da avvenimenti moderni per lo studio in questione desideriamo di tenerci assolutamente lontani dallo spirito di parte, non vogliamo sembrare disposti nè a lodare nè a biasimare se non per amore di verità, e tenteremo di scoprirla quanto più esattamente ci sarà possibile, dicendo l'opinione nostra senza riguardi nè sottintesi come senza animosità. Si vedrà inoltre che molte questioni relative alle strade che esamineremo ed al loro ufficio non saran trattate perchè troppo difficili a risolversi o perchè non si potrebbe giungere rispetto ad esse a conclusioni abbastanza esatte: ripetiamo dunque e desideriamo sia ben chiaro che non ci fermeremo se non ai punti ed alle questioni che più strettamente si riferiscono all'esame delle sei strade due a due. Dobbiamo inoltre dichiarare che non ci è stato possibile seguire un'esatta nomenclatura geografica, e questa difficoltà l'abbiamo trovata non solo per i nomi geografici del secolo decimosesto, che in gran parte eran scritti in latino, mentre d'altronde non si è mai richiesta per essi una grande esattezza, ma piuttosto per i nomi moderni che ci verrà fatto di scrivere differentemente, secondo che l'opera consultata e che li contiene fu scritta nelle lingue latine o nelle germaniche. Nè ci sembra che questo ci possa essere attribuito a colpa quando si pensi che alle varie nazioni non è ancora riuscito di mettersi d'accordo su questo argomento: difatti al congresso geografico internazionale tenuto a Venezia ncl 1881 si discusse dal *gruppo settimo* (Metodologia ecc.) sul seguente tema: « Ricercare se convenga stabilire un accordo

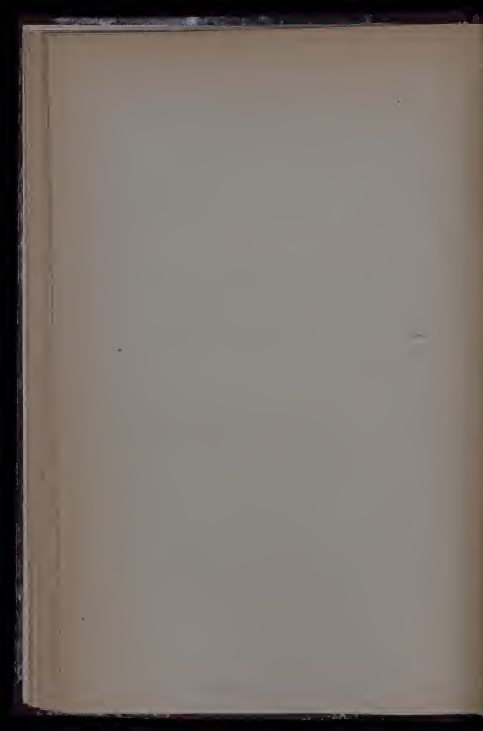
tra tutte le società geografiche per trascrizioni di luoghi e di persone adoprando l'alfabeto latino con lettere distinte da segni particolari: » Questo gruppo respinse la proposta del Castory per la compilazione di un dizionario geografico indicante la trascrizione geografica uniforme, e fu nominata una commissione per studiare l'argomento, ma questa non presentò fino ad ora nessuna conclusione in proposito (1).

§ 5.° — *Novità ed importanza dell'argomento preso a trattare.*

L'idea delle strade in questione non è dunque nuova e non soltanto di ciascuna di esse si parlò tre secoli fa ma neppure chi le propose allora pensò una cosa nuova del tutto perchè, sebbene non fosse tagliato ancora l'istmo di Suez, la strada tra l'Europa e l'India per il mar Rosso era una delle più antiche e delle più importanti e quantunque nessuno avesse pensato a mettere in atto la strada proposta da messer Paolo Centurione, che si ricerca anche oggi press' a poco sull'antico tracciato, pure era frequentata la via dell'Indo e quella del Caspio e fiorivano sul mar d'Azof importanti colonie commerciali come vedremo a suo luogo: avremo pure occasione di veder che la prima idea del taglio di Panama venne implicitamente ed involontariamente data da Cristoforo Colombo quando si propose di giungere alle Indie navigando ad occidente. Queste strade adunque per l'Asia centrale e per gl'istmi di Suez e di Panama tagliati, queste

(1) Vedi *Terzo congresso geografico internazionale vol. I pag. 322 e vol. II pag. 472*, Roma 1882-84.

strade non assolutamente nuove tre secoli prima di noi perchè è difficile trovare al mondo un concetto che sia del tutto nuovo, furono sotto varj aspetti proposte nel secolo decimosesto, per opporsi alle scoperte dei Portoghesi ed ai danni che ne derivavano ai varj popoli; ma non poterono esser messe in atto ed ora in mezzo a circostanze differentissime sono una eseguita, una in costruzione e l'altra in parte pronta ed in parte in discussione.

Per quali motivi furon proposte nel secolo XVI e per quali motivi credettero opportuno di respingerle gli uomini del cinquecento? Perchè furono riproposte ai nostri tempi? Qual prova avrebbero fatto allora e quale prova potran fare nell'età nostra? Son queste le questioni principali che ci proponiamo di affrontare e svolgere e sono tali di loro natura se non andiamo errati che anche rispondendo solo ad una di esse, non si farà opera del tutto inutile, e se anche chi legge non concorderà nel confronto che faremo del valore e dell'ufficio delle strade del 500 con quelle di ora, se anche la conclusione potrà sembrare ad alcuno prematura ed anche un po' arrischiata, non avremo fatto opera del tutto inutile, quando alle cose generalmente conosciute sull'argomento in questione riusciamo ad aggiungere qualche particolare meno conosciuto, quando i fatti e le idee siano messi maggiormente in luce e si possano meglio dimostrare le relazioni che passano tra loro, quando si tenti di considerare i medesimi fatti sotto varj aspetti ed in varie età, perchè ad altri sia più agevole coordinarli e trarne conseguenze d'indole più generale ed importante.

PARTE PRIMA

LA VIA DELL'INDIE NEL SEC. XVI.

I

Il commercio nel Medio Evo.

§ 6.°

Ricerca delle spezie al principio del medio evo.

Abbiamo già detto che prima di trattare delle strade proposte nel secolo decimosesto, stimiamo necessario una rapida introduzione sul commercio del medio evo, sopra i suoi mutamenti, sulle cause che li produssero e via dicendo (1). Notiamo ora che gioverà prendere le mosse dagli ultimi tempi dell'Impero romano, ram-

(1) Crediamo opportuno avvertire fin da ora che la maggior parte delle notizie relative alla storia del commercio del medio evo son tolte dall'opera di Wilhelm Heyd, *Geschichte des Levante handels im Mittelalter Stuttgart* Cotta 1879: Però mentre l'Heyd ha tessuto una storia generale del commercio tra Oriente ed Occidente nel medio evo, ossia di tutto il commercio più importante di quell'età, noi ci proponiamo soltanto di studiare i variamenti di questo commercio e le cause che lo spinsero sopra una via piuttosto che sull'altra: ma anche per questo argomento riesce di grande utilità l'opera già rammentata dell'Heyd.

mentando che già fino dal tempo della spedizione di Alessandro i popoli greco-latini dell'Occidente entrati in rapporti commerciali coll'Asia anteriore e coll'India anteriore, ne traevano le merci più ricche e costose per i loro godimenti materiali: dall'India si traevano le spezierie, i profumi e l'avorio; dalla China (Serica) la seta di cui si rivestivano i lussuriosi Romani, dall'Oceano Indiano le perle, dai monti della Persia e dall'India le pietre preziose (1).

§ 7.° — *Strade principali frequentate al principio del medio evo.*

Una delle strade più antiche per le quali furono portate le merci nel medio evo, fu quella seguita dagli Arabi, dei quali parleremo tra breve: essi spintisi dai loro possedimenti più orientali fino al Caspio risalirono il Volga fino al paese dei Bulgari per acquistarvi le pelli: al medesimo paese dei Bulgari giungeva scendendo il Volga un popolo che si chiamava *russo* ma era *scandinavo* (2). Rammentiamo questa via come una delle più antiche ma non sembra che servisse affatto agli scambi tra Oriente ed Occidente e se vogliamo trovare il primo germe di siffatti scambi nei tempi che tennero dietro alla caduta dell'impero romano, dobbiamo risalire fino a Giustiniano durante il

(1) Sul commercio, sull'uso e sulla grau diffusione degli aromi e delle gomme e dei profumi nella Roma d'Augusto, vedi P. Amat. di S. Filippo *Delle relazioni antiche e moderne tra l'Italia e l'India. Roma 1886.*

(2) *Bulletin de l'Academie de S. Petersb., t. IX* (1842) pag. 319 riportato da Heyd, op. cit. I, 74.

regno del quale vediamo che i Persiani avevano il monopolio della seta che prendevano dai loro porti sull'Oceano Indiano e portavano ad Occidente. Tentò l'imperatore di toglier loro di mano siffatto commercio e di trasferirlo agli Etiopi coi quali i Greci stessi commerciavano più volentieri perchè erano convertiti al cristianesimo, ma i suoi sforzi non ebbero importanti resultati: i Greci stessi poi al pari degli Etiopi eran rivali dei Persiani nel commercio ed è noto che a Giustiniano riuscì di procurarsi uova di bachi da seta: ad ogni modo le corti più splendide di quel tempo per il lusso e per l'abbondanza di prodotti orientali eran quella di Persia e quella di Bisanzio. Ma ben presto fiorirono altre due strade commerciali, molto più importanti di questa attraverso la Persia che cessò di lì a poco per le vicende politiche alle quali questo paese andò soggetto; vogliamo dire delle due strade che prevalsero dal principio alla fine del medio evo e che tennero il primato fino alla scoperta del Capo di Buona Speranza cioè della via del mar Rosso e di quella del Golfo Persico: le merci che passavano per il mar Rosso eran portate al Cairo o ad Alessandria, oppure dall'istmo di Suez passavano al mar Mediterraneo, o anche i Sirj le prendevano alla penisola del Sinai e di lì le portavano in patria, mentre la strada del Golfo Persico conduceva a Damasco e ad Aleppo, ma avremo occasione di vedere che di queste due strade era di gran lunga preferita la prima, quella del mar Rosso, perchè evitava in gran parte la via di terra nojosa e costosa: per essa le merci su navi leggiere passavano dall'India per Aden e Sebid, continuavano per il mar Rosso fino ad Aibad, donde per terra eran portate a dorso di cammello ad Assuan (Siene) oppure a Kus, donde per il Nilo a Damietta ed a Rosetta e di lì per un canale ad Alessandria; negli ultimi tempi era prevalsa quasi

esclusivamente la via del mar Rosso per terra fino al Nilo, quindi per il fiume stesso fino ad Alessandria (1).

§ 8.° — *Importanza commerciale degli Arabi.*

In questo periodo del primo secolo del medio evo ci si fanno innanzi tra i primi popoli commercianti gli Arabi, ai quali lo stesso Maometto permise di trafficare nei luoghi stessi nei quali si recavano per pellegrinare e mentre nel primo periodo della loro esistenza erano tanto infervorati, che non pensavano se non a diffondere la dottrina del profeta colla scimitarra e col Corano, poi ripresero le abitudini commerciali che avevano anche prima di Maometto e deposte le vesti semplici che portavano per obbligo religioso, entrarono nella via del lusso, cominciarono a conoscere le mollezze e le delicatezze della vita che trae seco il commercio, e in conformità del noto dettato secondo il quale *scambio di prodotti è scambio d'idee*, deposero la primitiva ferocia e fondate le due città di Bassora e Bagdad che dovevan presto raggiungere un grado così elevato di splendore commerciale, si servirono di queste per gli scambi tra l'Europa centrale ed occidentale e i paesi del Levante. Visitarono perfino l'estremo Oriente e giunsero fino alla China, ma di lì a poco trattati colà malamente e sottoposti a dazj esagerati, piegarono verso la Cocincina (2), però non furono del tutto inter-

(1) HEYD, *op. cit.* I, 417. Unter all den verschiedenen Strassen, welche sich dem Waaren-verkehr zwischen Orient und Occident darboten, empfahl sich vor Auffindung des Seewegs um das Cap der guten Hoffnung immer am meisten die über das Rothemeer — II 62 « Noch bestand der alte Waarenzug von Aden herauf... »

(2) RICHTHOFEN, *China*, I, 569.

rotti i rapporti tra gli Arabi e i Chinesi che anzi questi ultimi durante il dominio della dinastia Tang (670-917) giungevano fino a Siraf sul Golfo Persico e da questa stessa località poi ripresero i viaggi gli Arabi che indirizzandosi di nuovo fino alla China approdavano non più a Canton ma a Canfù (la Gampu di Marco Polo) presso Scianghai (1) che era in relazione con King-sse residenza dell'imperatore Tsung presso l'attuale Hang-tshòu-fu. Colà si radunavano mercanti di Giava, Persia, Arabia e delle Indie orientali e dapprima erano visti di buon occhio, ma dopo scoppiata una rivoluzione, cangiarono per loro le condizioni e si recarono invece a Cala (Malacca) che nel nono e decimo secolo fu molto frequentata. È noto generalmente che gli Arabi commerciando in tal modo e quasi porgendo la mano da un lato alle nazioni dell'estremo Oriente che erano giunte ad un certo grado di civiltà, dall'altro ai popoli dell'Occidente dell'Europa, che si svegliavano appena del grave sonno letargico medio evale, furono causa per questi d'importanti scoperte ch'essi trassero dai Chinesi e comunicarono ai popoli mediterranei: tra le quali sembra debba porsi la scoperta della bussola, della carta, della polvere da cannone, della stampa ecc. Abbiamo così accennato fin dove si estendesse il commercio degli Arabi e di quanto valore fosse per la civiltà generale del medio evo, ma ad ogni modo più frequente e più importante che colle nazioni dell'estremo Oriente, fu il commercio che gli stessi Arabi mantennero vivo coll'Indie, cioè col Malabar colla regione dell'Indo e più specialmente con Daybal (Dibal) posto alla foce di questo fiume. Gl'intrepidi sultani Gaznevidi penetrarono poi anche nell'interno della peni-

(1) Heyd, *op. cit.* I, 35.

sola del Dekan, ma non seppero conciliarsi il favore delle popolazioni e furono respinti: però restò a lungo il commercio dell'Heggiaz culla dell'islamismo coll'Oriente ed inoltre sebbene non avesse certo l'importanza di quello marittimo, pure fiorì a lungo anche il commercio di terra, ed in generale in conseguenza di questo commercio acquistò molta cultura e s'avanzò nella via dell'incivilimento l'impero arabo mano a mano che venne a contatto col lusso orientale. Seguitando a dire degli Arabi rammentiamo ancora che essi avevano importanti stazioni commerciali sulla costa settentrionale dell'Affrica, in Ispagna ed in Sicilia che servivano pure d'intermediari tra l'Oriente e l'Occidente. Quanto poi ai rapporti che questo popolo ebbe coi Cristiani, stimiamo inutile ricordare che per un secolo almeno dopo la morte di Maometto tali rapporti furono esclusivamente di guerra, perchè il fanatismo mussulmano non aveva altro scopo che quello di convertire gl'infedeli e sterminarli se resistevano, ma a poco a poco il loro fanatismo religioso diminuì grandemente, come vedemmo, e come era naturale per legge storica (1), si convinsero che i popoli cristiani potevano esistere, rinunziarono a convertirli e furono accettati se non a lungo in Salerno, Amalfi e Napoli, almeno in Pisa (dove Donizo storico della contessa Matilde che scrisse nel 1114 era scandalizzato di trovarne tanta quantità) ed in Bisanzio dove fu loro concesso perfino di edificare una moschea. Abbiamo inoltre detto testé che gli Arabi risalivano il Volga nè sembra che andassero più oltre verso il Nord, perchè sebbene in Russia in Svezia ed in Norvegia si sian trovate monete arabe,

(1) HEYD, *op. cit.*, I, 58, Ihr fanatischer Drang zum Religionskrieg erlahmte nach und nach.

sembra certo che queste sian state portate lassù dagli Scandinavi e dai Russi che scendevano a prendere pelliccie, mentre se gli Arabi fossero andati in quelle regioni settentrionali a vendere i loro prodotti, troveremmo in Oriente monete russe come troviamo in Russia monete arabe (1). Tale commercio durò finchè gli Arabi non furono assoggettati dal turcomanno Ilek-khan e vedremo tra breve quanto migliori mercanti fossero gli Arabi che i Turchi.

§ 9.° — *Sorgono i grandi emporj commerciali: tra i più importanti Venezia.*

Mentre era ancora in fiore questo importante commercio degli Arabi, ancor prima che le republiche della Lombardia e della Toscana ottenessero l'indipendenza e molto prima che le Fiandre si arricchissero commercialmente, alcune città marittime del Mediterraneo acquistavano importanza commerciale. Prima per ordine di tempo troviamo Amalfi che ben presto si diresse verso l'Egitto e l'Oriente d'onde traeva cesellature e sculture e poi verso la Siria e Gerusalemme per commercio e religione; ma da quando cadde in potere dei Normanni (2) il suo astro impallidì e sorse a maggior potenza Venezia. Ed avendo rammentato Venezia diremo fin d'ora che ci occuperemo di essa più che degli altri stati o delle altre città commer-

(1) Heyd, *op. cit.*, I, 65 a 77 — Russland und Scandinavien — Verkehr mit den Arabern.

(2) Heyd, *op. cit.*, I, 119 cita le fonti di questo fatto: Auch Amalti büsste seine republikanische Freiheit auf immer ein und bildete fortan einen Bestandtheil des normannischen Reichs « *Cron. Amalph. bei Murat. Antiq. it. I 211 — Annal. Cav. bei Pertz III 190* ».

ciali di cui si fa cenno in questa introduzione sul commercio nel medio evo, non solo perchè Venezia fu come ognun sa la più importante delle repubbliche commerciali dell' età di mezzo, ma anche perchè come vedremo in seguito, da Venezia parte la prima idea del taglio dell'istmo di Suez del quale ci dovremo occupare. Delle varie città commerciali e di Venezia più specialmente, dovremo considerare prima il periodo del commercio con Alessandria, poi quello colla Siria e Costantinopoli al tempo delle prime crociate, quindi quello del commercio più esteso dopo la quarta crociata e finalmente il periodo del massimo splendore commerciale che comincia coll' invasione dei Tatari e termina colla caduta delle colonie del mar Nero per opera dei Turchi, dopo la quale il commercio riprese l' antica via dell' Egitto, finchè anche questo paese fu conquistato dai Turchi ed i Portoghesi scuoprirono la nuova strada del Capo di Buona Speranza. Ma non precorriamo gli avvenimenti e rammentiamo piuttosto che gli abitatori della laguna eran famosi per le loro ardite e lunghe navigazioni anche prima che gli Arabi crescessero in potenza (1) e sebbene sembri certo che non si possa prestar fede alla cronaca *altinate* che li dirige fino dal sesto secolo verso l'impero greco ad Antiochia, dobbiamo pur riconoscere che ad ogni modo profittando della posizione favorevole, Venezia era ben presto sviluppata e le sue navi frequentavano la Siria e l' Egitto vendendo panni, legni, armi e rilievi e traendo i prodotti speciali dell' Oriente, e come ben presto troviamo la repubblica veneta occupata ad importare queste merci, vediamo che ben presto apprese a diffonderle nella Francia nella Svizzera e nella Germania colle quali

---

(1) Heyd, *op. cit.*, I, 28.

regioni comunicava per mezzo dell'Italia settentrionale del San Bernardo e dello Spluga (1). I mercanti veneti erano frequenti a Bisanzio ed in Grecia ed esercitavano parimente ufficio di mediatori commerciali tra questo paese e l'Europa centrale, nè la Repubblica godé sempre senza contrasto di queste agevolezze commerciali, ebbe anzi sovente liti coll'impero d'Oriente, ma poi lo difese contro i Normanni, perchè non vedeva volentieri questo popolo poco colto e molto dedito alle armi diventar potente: riuscì a cacciarlo dalla Dalmazia ed avendo ben capito che il commercio sarebbe per lei stato fonte principale di ricchezza, Venezia seppe superare le difficoltà che le si opponevano ed estese il suo commercio a molte città della Grecia, della Tracia, della Siria e dell'Egitto (2). Quanto a Pisa e Genova vennero in fama più tardi perchè ebbero prima da liberarsi dalla soggezione ai Goti, ai Longobardi e ai Franchi e furon combattute dai Saraceni, ma tolsero loro l'isola di Sardegna. E con Venezia Pisa e Genova acquistava importanza commerciale Barcellona e queste quattro città si mantennero sempre gli emporj marittimi più importanti del mar Mediterraneo: poi nei secoli XII e XIII acquistarono fama anche gli stabilimenti dei Provenzali in Oriente.

---

(1) Vedi poi per il commercio dei Tedeschi nei secoli successivi il paragrafo 24.

(2) L'Heyd, nell'*op. cit.*, I, 133, ci dà l'elenco delle principali città frequentate dai Veneziani.

§ 10.°
Gli stati crociati e le republiche commerciali.

Alle varie cause che produssero un risveglio generale della civiltà dopo il mille, si aggiunsero le crociate per quello che riguarda il commercio più in particolare.

Certo non è qui luogo di parlare degli effetti principali di queste, tanto differenti da quelli cercati e nemmeno di raccontarne gli eventi, ma dovremo riconoscere colla maggior parte degli storici e tra gli altri coll'Heyd, che da queste guerre religiose le quali strinsero meglio i rapporti tra i popoli d'Oriente e quelli d'Occidente assai s'avvantaggiarono le città commerciali molte delle quali trassero dalle crociate prima le ricchezze e poi la forza per ottenere la libertà. Ed ora gettando un rapido sguardo sull'Oriente negli anni successivi alla prima crociata, vedremo che nell'Oceano indiano il commercio non era meno vivo che al tempo dei califfi e che punti molto importanti per siffatto commercio erano Ceylan, Siraf, Bagdad: da Rakka (sull'Eufrate) la principale via commerciale andava a Haleb (Aleppo) e di lì a Laodicea ed Antiochia: Damasco riceveva le spezie dell'Indie per due strade cioè per l'Eufrate e per la Mecca: il regno di Gerusalemme poi non aveva sbocchi ma era prossimo a Damasco dove concorrevano i prodotti di tutto l'Oriente. Quanto alla parte ottenuta dalle varie città commerciali, si noti che Venezia, Genova, Marsiglia e Amalfi poterono fondare importanti colonie ed aprire numerosi banchi in varie città degli stati crociati come ad esempio in Laodicea ed Accone (Acco, S. Giovanni d'Acri) e siccome gli stati crociati si reggevano secondo il sistema feudale portatovi dall'Europa, ne nasceva un curioso contrasto e spesso anche accadevano frequenti questioni

tra l'elemento feudale e il commerciale. Per lo più i principi che volevano largheggiare in favori coi mercanti occidentali, concedevano loro di costruire fondachi dove riporre le loro merci, una chiesa per le funzioni religiose, un bagno ed un forno; ben presto inoltre i popoli commercianti sentirono le necessità di farsi garantire sicurtà d'averi in caso di naufragio o di morte naturale e questa specie *d'assicurazione* era assai di sovente fedelmente osservata per l'energia e l'oculatezza delle republiche marittime (1). Durante questo periodo troviamo molto frequentate la via del mar Rosso e quella dal Golfo Persico alla Siria delle quali ha parlato Marco Polo ma non con molta esattezza: qui pure ne abbiamo fatto cenno (2) e non staremo a ripeterne l'itinerario; rammentiamo piuttosto che fioriva massimamente Alessandria, ma di poco era inferiore Damietta (Damiata) e di poco meno anche Rosetta: questo per la via dell'Egitto che era la più frequentata, perchè sebbene le merci potessero andare ancora per la via della Siria, quest'ultima strada era molto meno battuta perchè in gran parte terrestre (dal Golfo Persico al mar Mediterraneo) e quindi assai più costosa: notiamo nonostante che serviva specialmente per le merci di molto costo e poco peso, come pietre preziose e per alcune qualità di spezie, mentre le altre mercanzie, come abbiamo detto, trovavano sempre maggior convenienza a passare per la via del mar Rosso quantunque anche per questa vi fossero dazii assai forti. Tra i generi di merci che si commerciavano dagli Egiziani rammentiamo il legno ed il ferro che spesso

(1) V. Heyd, *op. cit.* passim per esempio nel capitolo: Die kreuzfahrenstaaten in Syrien im zweiten Jahrhundert ihres Bestehens I, 343-396.

(2) Vedi addietro alla fine del paragrafo 7.°

erano comprati in occidente (1), anzi avremo occasione di vedere in seguito che a proposito di siffatto commercio, le republiche italiane ebbero varie quistioni coi Pontefici che avrebbero voluto proibir loro qualunque traffico cogli infedeli o almeno il commercio di questi generi dei quali i Mussulmani potevano farsi armi per servirsene contro i Cristiani. Molti popoli bazzicavano per ragioni di commercio in Alessandria sebbene non siano certo tutti quelli che rammenta il rabbino Beniamino di Tudela: più specialmente erano Genovesi e Veneziani; questi vi andavano già prima delle crociate, ed è noto che nell'827 o nell'828 (2) trasportarono da Alessandria a Venezia le ossa di S. Marco che doveva diventare patrono della Serenissima e che secondo la leggenda era già onorato dai Veneziani residenti in Alessandria: avvertiamo pure che durante il periodo delle crociate si accostarono a questa città anche Siciliani e Pisani.

E crebbe tanto l'importanza di queste colonie che la madre patria sentì ben presto il bisogno di sostenerle colla sua protezione e Venezia creò i baili (bajuli-difensori) (3) il primo dei quali è rammentato alla fine del secolo decimosecondo: Genova ebbe due magistrati detti consoli e vice-consoli dei Genovesi in Siria: Pisa ebbe un console in Accone (Acri) che estendeva la sua

(1) Per l'elenco delle merci scambiate tra i Cristiani d'Europa e i Mussulmani di Siria, d'Egitto e del Maghreb (Affrica settentrionale) vedi Heyd passim e Mas Latrie: *Relations et commerce de l'Afrique septentrionale ou Maghreb avec les nations chrètiènnes au moyen age.* Paris, Firmin Didot 1886 pag. 365 a 388.

(2) Vedi *Archivio Storico Italiano*, Prima Serie t. VIII pag. 710.

(3) Vedi il Decreto di creazione in F. Tafel und G. M. Thomas *Urkunden zur alteren Handels-und Staatsgeschichte der Republik Venedtg mit besonderer Beziehung auf Bizanz und die Levante II, 203, 261.*

giurisdizione fino a Tripoli ed Antiochia ed anche gli stati provenzali avevano messo i loro mercanti sotto la protezione collettiva di sei o sette consoli. I principi degli stati crociati cercavano di opporsi spesso colla frode e più spesso colla violenza (1), ma la maggior parte dei rappresentanti degli stati si opponevano per sostenere gl'interessi dei loro connazionali: fra gli altri restò meritamente famoso il bailo veneto Marsilio Zorzi (Giorgi) che resistette vigorosamente alle prepotenze dei signori feudali della Siria (2).

§ 11. — *Parte presa al commercio di levante da alcune città minori.*

Ed ora dopo d'aver visto lo stato generale delle colonie in Oriente e del commercio, rivolgiamoci a considerare la parte presa dalle varie città e venendo a parlare più specialmente, vedremo che in particolar modo ne profittarono appunto quelle che anche prima delle crociate avevan cominciato ad illustrarsi coi viaggi in Oriente: vogliamo prima rammentare alcune città minori ma pur degne di nota, che dopo le guerre religiose tra Cristiani e Mussulmani si accrebbero ed acquistarono maggiore importanza. Non è certo delle minori la republica di Pisa ma cade in acconcio rammentarla qui e notare che prima delle crociate il commercio del Levante era esercitato da Amalfi e da Venezia e dopo cresce in potenza anche la republica di Pisa, sebbene già dapprima mandasse talora navi in Oriente

(1) Heyd *op. cit.* I 369.

(2) Taf e Thom *op. cit.*, II-358 III-152. Per le prerogative di che godevano le republiche commerciali in Oriente, vedi più particolarmente Mas Latrie *op. cit.*, pag. 161 a 208.

per lo stretto di Messina. Gli Spagnoli ebbero poca parte nelle crociate perchè avevan da combattere i Mori in casa propria, ma pure la loro città più florida, Barcellona, si diresse verso il Levante: la protesse grandemente il re Giacomo d'Aragona sotto il quale cominciò ad avere rapporti colla Siria, ma ebbe in questo commercio per lungo tempo rivali attivi ed intelligenti nei Mori di Tortosa, di Valenza, di Almeria e nei pirati delle isole Baleari. Sempre restando fuori d'Italia diremo che se non raggiunse l'importanza di Barcellona, ebbe pure molto valore anche Montpellier per il suo commercio in Accone e in Tripoli: anche Marsiglia riuscì a liberarsi dal sistema feudale ed i suoi statuti (Livre Rouge) ci provano quanta cura si prendesse dei proprj cittadini che andarono in Oriente per commerciare (1) specialmente nell'importante colonia di S. Giovanni d'Acri: meno importante era il traffico di San Gilles, Narbona ed Aigues-Mortes.

§ 12.° — *Venezia.*

Ma come abbiamo già detto raccolsero molto maggior frutto dalle crociate le repubbliche italiane che vi presero parte assai più attiva. Non è certo un fatto nuovo che qui si rammenta: (2) piuttosto crediamo opportuno avvertire che alla prima crociata prese parte molto più importante Venezia che non Genova lace-

(1) Heyd *op. cit.*, I 362 nota 8 cita *Le tarif des péages du comte de Provence au milieu du XIII siècle* in appendice della Prefazione del *Cartulaire de l'Abbaye de S. Victor de Marseille*, t. I, pag. LXXIII.

(2) Anche il Tasso cantò

Ch'oltra quei ch'ha Georgio e Marco armati
Nei veneziani e liguri confini.
. . . .

rata dalle discordie intestine: i Veneziani avevan capito bentosto che avrebbero potuto trarre grande utile commerciale da queste spedizioni militari e difatti ajutarono a fondare le città sulla costa e non solo ma recarono pure ajuti di vettovaglie e di armi al Buglione agevolandogli in tal modo la conquista di Gerusalemme. Fu poi tale l'utile che la republica veneta trasse da siffatte spedizioni, che se consideriamo la stato di questa republica cent'anni dopo la prima crociata cioè al principio del secolo decimoterzo, vedremo che comincia ad estendere le sue relazioni anche a paesi dove le altre nazioni non potevano arrivare: così potè penetrare, sebbene con fatica, nella Siria Mussulmana e nel 1207 il Marignoni mandato dal Governo della republica chiese a Ghiat Eddin di allearsi con Venezia (1). Poi la republica mandò un altro ambasciatore nel 1225 che chiedesse garanzia d'averi per caso di morte, quindi nel 1229 il doge Tiepolo mandava un'altro ambasciatore ad Haleb (Aleppo) e Laodicea e finalmente nel 1254 era mandato come ambasciatore Giovanni Sagredo: questi ha lasciato due lettere che provano l'importanza del commercio veneto di Haleb in quel tempo e ci fa sapere che i Veneziani importavano in quella città, perle, pietre preziose, argento, rame e panni, ed esportavano seta cotone, spezie e specialmente pepe che giungeva in quel porto per la via del golfo Persico, già più volte rammentata e dell'Eufrate. E nella seconda metà di questo secolo decimoterzo i Veneziani sebbene fossero ridotti a potenza di secondo ordine in Costantinopoli dove, come vedremo tra breve, non avevano che un *bailo* mentre i Genovesi avevano un potestà e dove eran

(1) E difatti potè fare con Ghiat Eddin un trattato assai favorevole a Venezia: Taf und Thom II-63 e Cicogna, *Iscr.*, *Ven.*, IV-545 ecc. presso Heyd *op. cit.* I 413 testo e nota.

visti di mal occhio dagli imperatori (Paleologhi) e dal popolo, pure in compenso affermarono il loro potere in Grecia, a Negroponte, a Nasso e a Creta (Candia) dove la republica doveva diventare in breve tanto potente e poi assoluta padrona: sul continente possedeva Modone e Corone. Finalmente nel successivo secolo decimoquarto i Veneziani frequentarono pure anche la Persia dove ebbero importanti privilegi e furono chiamati Franchi (1).

Però quest'allargamento di potere che abbiamo voluto rammentare qui per mostrare quanto crescesse d'importanza la republica di Venezia, è in gran parte posteriore alla quarta crociata che ebbe tanta importanza e nella quale questa città prese tanta parte: per conseguenza ne parleremo subito per quel tanto che concerne il nostro argomento.

§ 13.° — *La quarta crociata.*

Pareva dapprima che la quarta crociata dovesse essere diretta contro l'Egitto ed invece fu diretta contro Costantinopoli. Per qual motivo questo cambiamento? Prima di tentare di rispondere a siffatta questione gioverà dare uno sguardo retrospettivo esaminando i rapporti dell'Egitto e di Costantinopoli coll'Occidente più specialmente negli ultimi anni del secolo decimosecondo cioè negli anni che precedettero di poco la quarta crociata. Rammentiamo che Venezia aveva in Alessandria due fondachi, una chiesa, un bagno ed un

(1) Heyd, *op. cit.* II 138: In Streit und Kriminalsache zwischen Franken (Venetianern) soll blos ihr Consul recht sprechen. — Notare però che se mercanti veneziani andarono in lontani paesi le colonie venete non oltrepassavano il Mediterraneo o i mari da esso dipendenti.

forno, che il suo console per trattato fatto tra la repubblica e l'Egitto aveva diritto d'impossessarsi provvisoriamente dei beni di coloro che fossero morti senza eredi diretti o legittimi, mentre le altre città avran forse avuto consoli nel tempo del quale parliamo, ma non ne sappiamo nulla, ad eccezione di Genova ch'ebbe due consoli. Venezia ottenne questi privilegi per mezzo di vari diplomi ottenuti da vari principi (1). E abbiamo già avuto occasione di notare che non soltanto la Repubblica Veneta e Pisa e Genova dirigevano le loro merci verso l'Egitto, ma che anche Ancona e Ragusa mandavano i loro mercanti verso queste regione e verso la Siria e Tunisi. Ad onta di questa frequenza dei mercanti occidentali in Egitto, si nota che gli Egiziani non vedevano punto di buon occhio i Cristiani e che al loro governo importava molto più difendersi che non commerciare, perchè quantunque gli odj religiosi fossero molto diminuiti da quello che erano un secolo prima, pure il governo egiziano non poteva veder volentieri bazzicare nel suo paese gl'intelligenti mercanti che poi tornavano in patria perchè i cristiani col racconto della ricchezza degli Orientali potevano eccitarli alla conquista di quel regno. E difatti è noto generalmente che perfino un secolo dopo la quarta crociata della quale vogliamo dire, Marin Sanudo Torcello con occhio di acuto politico, da zelante difensore della Chiesa Cristiana della quale desiderava l'accrescimento ai danni dei Mussulmani, per indebolire questi ultimi raccomandava caldamente nell'opera sua *Secreta fidelium Crucis* dedicata al pontefice, la conquista dell'Egitto alla quale secondo lui avrebbe tenuto dietro la caduta del potere dei Mus-

---

(1) Vedi Tafel und Thomas *op. cit.* II 184, 193, 336. 416, 483.

sulmani (1). Ma quest'idea del Sanudo non era nuova perchè molto prima s'era fatto strada tra i Cristiani il proponimento di cercare per le crociate un punto d'appoggio, una base o quartier generale che fosse abbastanza prossimo alla Terra Santa per poter di lì muovere alla liberazione del Santo Sepolcro e generalmente s'era disposti a considerare come tale l'Egitto, e contro l'Egitto si diressero dipoi, come ognun sa, la quinta e la settima crociata. Ora poichè agli Egiziani non potevano essere del tutto celati questi desideri dei Cristiani d'Occidente, ne risultavano il malumore ed il sospetto di cui abbiamo fatto cenno e che non cessarono nemmeno dopo la conquista di Costantinopoli, quando gli Egiziani dovean pure esser convinti che almeno per quel momento, le armi dei crociati non minacciavano più la terra dei Faraoni. Ciò è tanto vero che nel 1215 Almelik Aladel temendo che l'equipaggio di una nave che veniva d'Occidente potesse congiurare ai suoi danni unendosi ai tremila mercanti franchi che v'erano in Alessandria, imprigionò i marinari della nave stessa e s'impadronì di tutto il carico (2). Più brevemente diremo quello che occorre della condizione dei Latini a Costantinopoli. Questi eran frequenti nella capitale dell'Impero Greco, dove per l'affluenza di mercanti d'ogni paese era facile trovar modo di commerciare vantaggiosamente. Non mancarono loro però gravi brighe che anzi furon assaliti dopo la

(1) Non possiamo fare a meno di ravvicinare per quanto diversissime negli intenti, la conquista dell'Egitto proposta da Marin Sanudo Torcello con quella realmente effettuata da un principalissimo popolo commerciale dei nostri giorni. È antica l'idea degli occidentali di conquistare l'Egitto come è antica la leggenda egiziana del timore di assalti occidentali. Vedi poi par. 65

(2) Amari *Dipl. Arabi* secondo Makrizi riportato da Heyd I 145.

morte dell'imperatore Manuello (1) e poi di nuovo sotto Andronico: migliorarono le loro condizioni quando ai Comneni successero gli Angeli sotto Isacco l'Angelo e sotto Alessio che cacciò Isacco. Lo stabilimento commerciale più importante era quello di Venezia presso il quartiere degli Ebrei, sebbene, avverte l'Heyd, si deve notare che i Turchi chiaman Porta degli Ebrei non quella che così era detta dai Latini, ma un'altra: e non solo Costantinopoli era frequentata dai Veneti ma anche Filadelfia, Pega, Abido Rodosto, Tessalonica e Almiro: quanto alla Grecia centrale ed alla Morea abbiamo poche notizie, ma sappiamo di certo che i Veneziani andavano a Tebe, Corinto, Negroponte ecc. Riepilogate in tal modo rapidamente le condizioni e dell'Egitto e dell'Impero Greco nei momenti precedenti alla quarta crociata, ripetiamo che questa si propose di conquistare l'Egitto come quartier generale per muovere quindi contro la terra santa, ma prima volse le sue armi contro Zara per eccitamento dei Veneziani, quindi per motivi non ben conosciuti assalì e conquistò Costantinopoli (2). Ad ogni

(1) Heyd, *op. cit.*, I, 244 e seg.

(2) Secondo lo Streit (*Venedig und die Wendung des vierten Kreuzzuges gegen Konstantinopol. Anklam 1877*) la diversione sarebbe stata compiuta per iniziativa di Venezia e più specialmente del doge Dandolo. Secondo il Riant (*Revue des Questions Historiques*: *Innocent III, Philippe de Souabe et Boniface de Montferrat T. XVII e T. XVIII e le Changement de la Direction de la 4.me Croisade T. XXIII*) l'attore principale di tutto l'intrigo sarebbe stato Filippo di Svevia che si sarebbe imposto a Filippo Augusto perchè ponesse a capo della crociata il marchese di Monferrato ed avrebbe trascinato nel suo inganno Veneziani e Francesi. Il Tessier (*Quatrième Croisade*: *la diversion sur Zara et Constantinople. Paris Leroux 1884*) nota che lo Streit ha ripreso completandola l'opera di Tafel, Thomas, Heyd ed Hopf mentre il Riant si è posto per una strada nuova; soggiunge che nes-

modo a capo di questa conquista che già altre volte era stata minacciata fu Venezia, mentre Pisa e Genova furon contrarie: dopo la prima espugnazione i Latini erano così malsicuri che ripararono nel campo dei crociati: vi fu poi la seconda espugnazione dopo la quale l'impero fu diviso tra i crociati, con gran vantaggio di Venezia che seppe scegliersi i punti migliori del caduto Impero Greco, come per esempio gran parte del continente ed anche la Morea e Corfù e gran parte delle Cicladi, sebbene in quest'isola non trovasse lieta accoglienza e non tutti questi paesi le prestassero obbedienza, tanto che dovette contentarsi di vedere in quei luoghi i propri mercanti invece dei pirati che prima vi bazzicavano. Creta fu conquistata dal conte Enrico Pescatore suddito genovese nel 1205, ma ben presto la riprese Venezia e la custodì gelosamente per la sua importante posizione geografica e politica. Venezia inoltre faceva sentire la sua autorità in Negroponte, possedeva sul continente nel Chersoneso Tra-

suno dei due ha trovato la vera soluzione della difficoltà e propone la seguente spiegazione. Non fu Venezia che difese l'Egitto e propose la deviazione a Costantinopoli (Pag. 87-88) ma sta il fatto che tra i crociati si manifestò ben presto una diversità di propositi e mentre i più zelanti ed ottusi d'idee volevano conquistare la Siria (Pag. 72), altri più prudenti e saggi proposero come base d'operazione l'Egitto: poi subito mentre si vedeva difficile l'impresa contro l'Egitto, venne il giovane Alessio a chiedere l'intervento dei crociati per cacciare l'usurpatore e poichè anche la Repubblica Veneta aveva interesse a veder questo giovane principe sul trono (Tessier, pag. 167), gli stessi principi che avevan prima patrocinato l'impresa d'Egitto, presero a difendere caldamente quella di Costantinopoli (Villehardouin, paragrafo 99) e furono causa principale della deviazione della crociata verso quella città. Tale la conclusione del Tessier differente da quella del Riant e contraria a quella dello Streit: la decisione chiara è difficile a trovarsi e non la crediamo indispensabile per il nostro compito e per l'argomento preso a trattare.

cico la penisola di Gallipoli, ch'era importante perchè prossima a Bisanzio, possedeva pure città interne tra le quali Adrianopoli e molto più valeva in Costantinopoli stessa, che era come il centro di tutti i possedimenti coloniali della repubblica. Sotto la protezione del potestà prosperavano le colonie sicchè Venezia era senza dubbio la prima potenza commerciale nei paesi del caduto impero greco ed alleatasi con Pisa escludeva dai suoi porti d'Oriente le città colle quali era in guerra, tra le prime Genova. Quanto alle altre repubbliche, Genova aveva fondato una colonia nel ducato d'Atene, Amalfi troppo piccola per star di fronte alle altre repubbliche dovette ricorrere all' aiuto del papa e v' erano inoltre in Oriente in questo tempo Anconetani, Provenzali, Spagnoli e poi perfino Danesi ed Inglesi, ma ripetiamo che più di tutti si avvantaggiò dell'accaduto la republica veneta, i mercanti della quale si spingevano al Nord ed all'Est, giungevano fino alla China, commerciavano coll'Asia minore mussulmana e colla Russia meridionale. Anzi i sultani di Iconium dell'Asia minore fecero trattati più volte colla republica veneta e fra le altre volte nel 1220. Perfino coll'impero di Nicea dove restavano gli ultimi avanzi del dominio greco potè la republica fare trattati vantaggiosi e si impose a tutti tanto che tra le altre città importanti di questo tempo possiamo rammentare Ragusa che più volte fornì navi alla republica veneta. Così dunque con queste colonie intorno al mar Egeo, le republiche si avvicinarono ancor più all'Oriente, e come si vede Venezia era più potente della sua rivale Genova, nei tempi immediatamente posteriori alla quarta crociata. Invece nel secolo XIII dopo il ritorno dei Paleologhi succedette il contrario e vediamo Ge-

nova potente in Pera e Galata (1). Strano è però che i Genovesi comparivano spesso dinanzi al tribunale greco specialmente quando il loro podestà non voleva giudicarli: avevano perfetta libertà d'esercitare il culto cattolico-romano possedevano quartieri anche a Smirne, prendevano per conto proprio anche Chio (Scio) e Focea e ponevano in commercio allume e mastice. Noteremo finalmente che Venezia possedeva pure Cipro che era considerata non come una delle sedi del commercio di levante, ma come luogo di rifugio per il caso che i mercanti fossero cacciati da Beyrut o da Alessandria e ciò facevasi per combattere i Turchi Osmani formidabili nemici dei Cristiani.

§ 14.° — *Guerre tra le republiche italiane.*

Abbiamo veduto che Pisa dapprima disapprovava insieme a Genova l'impresa che si ridusse alla conquista di Costantinopoli e poi s'intese con Venezia per fare approdare le sue navi alla capitale dell'impero latino. Nè questo mutamento deve far meraviglia a chi pensi che le republiche che commerciavano col Levante, avevano spesso questioni tra di loro per gelosie commerciali e formavano spesso leghe e controleghe. Difatti chiunque sia mezzanamente istruito nella storia, sa delle guerre combattute tra Venezia e Genova e tra Genova e Pisa (2). Quelle tra Venezia e Pisa che han

(1) Questa colonia è descritta minutamente da varie fonti. *Atti della Società Ligure* 13, 121, Sauli, Vol. 2°, Canale vol. III, pag. 161, *Statuti di Pera* ecc. nelle note di Heyd, I, 502 a 507.

(2) Alle gare commerciali delle nostre republiche nel Medio Evo che spesso finivano in sangue, giova paragonare le rivalità commerciali dei nostri giorni per esempio tra Francia ed Inghilterra in Egitto, tra Inghilterra e Russia in Asia ecc.

sollevato meno rumore, furono pure assai importanti sicchè gioverà rammentarle non foss'altro a titolo di cronaca. I mercanti pisani anche prima della quarta crociata commerciavano con Costantinopoli recandovisi per Ancona e Zara ossia traversando l'Italia Centrale e l'Adriatico. Venezia quindi si sdegnò contro Pisa che le attraversava la strada e ne nacque una lotta, fu fatta la pace nel 1180 vi furono quindi cinque anni di tregua e poi altri dieci di lotta. Più tremende furono le altre guerre tra le republiche italiane alle quali abbiano accennato or ora. Venezia e Genova prima unite contro Federigo ebbero poi una lotta insieme che scoppiò nel 1255: per la republica Veneta fu Pisa e tutte le città della Siria parteggiarono per uno o per l'altro dei contendenti. L'ammiraglio veneziano Tiepolo prese ai nemici il porto d'Accone (Acri), nel 1258 la guerra infieriva e fu inutile che le parti venissero a trattative perchè i Genovesi per quanto sconfitti si ritirarono da Accone e continuarono le ostilità respingendo l'intervento del legato papale. Dopo perduto Acri, Genova si diede a frequentare Tiro, dove pure Venezia la molestò: la lotta ebbe una tregua nel 1270 e poi si fece pace per opera di San Luigi. Quindi scoppiò la lotta tra Genova e Pisa che durò fino alla battaglia della Meloria (6 agosto 1284), quattro anni dopo la quale si fece la pace molto umiliante per i Pisani e la guerra tra queste due republiche finì, ma nè l'una nè l'altra parte poterono godere dei benefizi della pace, perchè la maggior parte delle città della Siria erano cadute in mano di Bibars sultano dei Mammelucchi e più particolarmente Cesarea ed Arsuf nel 1265: Ioppe, Antiochia e Gabulum nel 1268. I cristiani furono poi scacciati da Laodicea, dove si recavano da qualche tempo, per opera di Kilawum successore di Bibars, nè questo fu un colpo di mano perchè i mer-

canti d'Alessandria vedevano di mal occhio questa città in florido stato (1). Nè erano cessate le gare tra Venezia e Genova, ma quest'ultima indispettita per la perdita d'Accone, cercò di vendicarsi aiutando i Paleologhi a riconquistare il regno e col trattato fatto a Nymphaeum il 13 marzo 1261, si fece dare dagl'imperatori ricollocati sul trono possessi nelle parti migliori dell'Arcipelago, del Bosforo e del Mar Nero ed ebbe in tal modo potenza presso a poco uguale a quella che aveva dapprima avuto Venezia. Questa a Settepozzi sconfisse Greci e Genovesi collegati ai suoi danni, poi i Greci vennero in rotta coi Genovesi e si accostarono ai Veneziani con cui fecero un trattato a loro assai favorevole, ma non tanto quanto quello fatto prima coi Genovesi, e continuò con varia vicenda la lotta tra Genova e Venezia finchè dopo la guerra di Chioggia si venne alla pace di Torino che pose fine per sempre alle discordie delle republiche marittime (2).

§ 15°.

Le invasioni dei Tatari e le colonie del Ponto.

Per quanto le crociate abbiano dato grande impulso al commercio di levante e per l'importanza loro e per le colonie che per esse si stabilivano, pure nel secolo decimoterzo successe un fatto d'importanza assai più grande: intendiamo dell'invasione tatara che dilagò

(1) MICHAUD REINAUD, *Bibliotheque des Croisades*, IV, 560, citato da HEYD, *op. cit.*, I, 391, Nota 3.

(2) L'HEYCK, *Genua und seine Marine*, Innsbrüch Wagner 1887 nota a pag. 2 che Genova prima superiore a Venezia poi le fu inferiore. « Nach dem 13 Jahrhunderte .. erlag die Stadt (Genova)... der aristokratisch-gebliebenen Rivalin am adriatischen Meere für immer ».

dalla Mongolia ad Oriente nella China e nell'Indo-Cina e ad Occidente fin nella Russia e nella Germania. Notiamo fin d'ora che uno degli effetti principali di questa invasione fu il rovesciamento del califfato di Bagdad per cui il califfo fu soltanto capo religioso che stette sotto i Mammelucchi d'Egitto, finchè questi ultimi nel 1517 furon distrutti dal sultano Selim. Per non allontanarci dal nostro tema limitiamoci a notare che l'importanza di questo fatto consiste nell'avere schiuso al commercio occidentale l'interno dell'Asia accrescendosi graudemente in tal modo come dicemmo l'entità degli scambi tra Oriente ed Occidente. I Cristiani non combatterono contro questi Tatari (che dal volgo generalmente furon chiamati Tartari) perchè erano stanchi delle crociate che evidentemente avevan fallito del tutto lo scopo che si erano proposte ed anche perchè dopo qualche tempo questi Mongoli si convertirono al Cristianesimo. Non fu tanto rapida questa loro conversione perchè andarono inutilmente da loro il domenicano Ascellino ed il francescano Giovanni da Piano Carpino e dipoi anche Andrea da Longjumeau (1249) e Rubruquis del Brabante (1253-55) per ordine di Luigi il Santo. Ma poi furono assai spesso alleati i Tatari ed i Cristiani contro i Mussulmani e nella seconda metà del secolo decimoterzo subentrata all'antica inimicizia, alleanza e famigliarità, al missionario tenne dietro il mercante: questi mercanti non ebbero stazione fissa nell'Asia Centrale, perchè non avevano posti avanzati nel Mar Nero e nel Mar Caspio, ma in generale i principi Mongoli come Temudschin furono loro molto favorevoli e posero sovente guardie lungo il loro cammino (1). Due vie erano più

(1) *Wachspiketen* dice l'HEYD.

specialmente battute tra l'Occidente ed il paese dei Tatari, delle quali una partiva dall'Armenia Minore e da Trapezunte e l'altra dalla riva settentrionale del Mar Nero. Ma delle strade commerciali del secolo decimoquarto avremo tra breve occasione di parlare. Notiamo intanto che dell'estendersi del commercio in conseguenza dell'invasione dei Tatari, abbiamo prova dal fatto che la penisola dell'Indostan regione fin allora così poco conosciuta dagli Occidentali, venne da loro praticata e percorsa in vari sensi e nel 1330 vi furono martirizzati alcuni francescani nel luogo chiamato la Tana a dodici miglia dall'attuale Bombay (1). Per quanto questo lugubre fatto non sia di tal natura da mostrare rapporti troppo amichevoli, pure giova rammentare quel che testè dicemmo che dopo i missionari andarono i mercanti e che ebbe molta importanza l'alleanza tataro-cristiana che deviò il commercio dalla via del Mar Rosso e di Alessandria; anzi notiamo fin d'ora che quest'alleanza non ha nulla di strano perchè avendo i Mongoli ed i popoli occidentali un nemico a comune cioè i Mussulmani, era ben naturale il loro accordo. Un altro esempio di simil genere si riscontra nella storia del secolo decimosesto nel quale come vedremo tra breve, la Republica Veneta fu alleata dalla Persia, perchè questa e quella aveano a comune nemico l'Impero ottomano. Ma veniamo a dire dei risultati più diretti e più importanti dell'invasione tatara nella regione del Mar Nero (2). Abbiamo già detto che in conseguenza del trattato di Nymphaeum ne era stata esclusa la republica veneta a vantaggio di quella

---

(1) Tana Indica (Tannah) Heyd, II, 146 da Pauthier e Yule nelle loro opere circa Marco Polo.

(2) Vedi Heyd *op. cit.* Die Colonien am Nordgestade des Pontus, II, 158-216.

ligure che si estese tanto da impadronirsi di Caffa che ebbe non si sa bene da chi, ma pare dai Tatari. Intanto Pisa prendeva il famoso Porto Pisano e Venezia s'impadroniva di Soldaia, ma per molto tempo fu importante più di tutte le altre colonie la prima che abbiamo rammentato, cioè Caffa che fu distrutta dai Tatari e poi rifatta dai Genovesi presso i quali sorsero pure Armeni, Greci e Russi. Nella città di Caffa si parlavano diverse lingue e si esercitavano varie religioni ed i Genovesi vi cercavano pellami, pelliccie e spezie, tutte merci che come è noto pervenivano dalla Russia e dall'Asia: si commerciavano anche pesci, biade, vini, sale e legname. Un'altra città molto importante e rammentata spesso da vari scrittori di storia e di descrizione di viaggi era la Tana sul Don (1) che sembra certo non fosse ancora fondata alla metà del secolo decimoterzo: non sappiamo quando vi si stabilissero i Genovesi, ma sembra certo dopo il 1316 e prima dei Veneti: quanto a questi ultimi sappiamo di certo che nel 1332 Andrea Geno chiese asilo alla Tana per i suoi concittadini ad Usbek e che colà sorse bentosto una colonia con tribunale misto. Però Venezia vi fu maltrattata per odi religiosi o forse piuttosto per odio dei Genovesi e poichè alla Tana erano molestati, i Veneziani accettarono da Toloktumur emiro di Solgat la città di Vosporo (2) fra il mar d'Azof e il mar Nero e colà posero piede finchè non si furono raffermati alla Tana, dove si sostennero e furono ammessi dopo la morte di Usbek per decreti del suo successore Dschambeg. Nel 1343 successe un assassinio per opera

(1) Canale, *Della Crimea* I 315 e II 464 presso Heyd II 180. Nota 1 e 2. Vedi pure *I viaggi alla Tana di Giosaffatte Barbaro* ecc. nella nota Raccolta del Ramusio.

(2) Vosporo = Bosforo Cimmerio = Kertsch.

di un Occidentale e perciò furono cacciati gli Occidentali dalla Tana: perdettero molto e fu di gran danno per loro questa perdita perchè quel luogo serviva di comunicazione coll'Oriente e coll'interno dell'Asia, perchè da quando gl'Italiani si erano stabiliti alla Tana, il commercio dell'Occidente coll'Oriente per la via del Caspio e della Persia era molto aumentato, frequentandosi specialmente la via che da Astrakan per il Caspio settentrionale metteva per il Turkestan e la Zungaria alla China. Negli altri luoghi importanti che vi furono oltre questi, le relazioni furono sospese parimente ed invano tentarono per alcuni anni Venezia e Genova di riannodarle, ma dopo Genova riuscì Venezia nel 1347: la republica ligure non contenta di fortificare Caffa prese anche Soldaia ma non possedeva altro che parte della costa meridionale da Caffa a Balaclava. Riservandoci a parlare in seguito delle vicende delle colonie del Ponto, insisteremo sul fatto dell'importanza che ha questa potenza mongolica del 1300 favorita ancora dall'Armenia minore (1) e contemporanea circa alla conquista della Siria per opera degli Egizi (Mammelucchi).

§ 16.° — *Le strade commerciali frequentate in conseguenza dell'invasioni tatare.*

È ben naturale che per l'impulso generale al quale accennammo finora e che fu dovuto più particolarmente alle invasioni dei Tatari, si frequentassero nuove strade per giungere ai paesi di recente conosciuti. Fiorirono bensì quelle antiche e furono sempre molto battute: tra esse più specialmente quella già rammentata dal-

(1) Heyd II, 78 a 94 Kleinarmenien als Pforte zum inneren Asien.

l' India alla costa della Siria che era più particolarmente percorsa dai Veneziani e dai Mussulmani e andava dall' India al golfo Persico e di lì per l' Eufrate ed il Tigri alla Siria. Nè fu disturbato il commercio per questa strada fintantochè Albuquerque non ebbe preso Ormuz per lasciar Lisbona il solo mercato europeo per le spezie. — Ma altre strade acquistano speciale importanza dopo i fatti ai quali abbiamo accennato e tra queste dobbiamo per prime rammentare quelle che facevano capo a Tauris città florida e commerciante anche prima della conquista mongolica e che essendosi prontamente sottomessa fu scelta per capitale del regno occidentale dai Mongoli. Una di queste strade partiva da Tauris e giungeva al golfo Persico per la via di Kaschan, Yezd, Herman (1): un' altra di tali strade era quella da Tauris a Laiazzo della quale molti punti sono sconosciuti, sebbene vi sia per spiegarla un itinerario del fiorentino Pegolotti, e finalmente c' era pure un' altra strada che dalla nuova capitale dell' Iran andava all' Armenia minore ed a Trapezunte (Trebisonda) dove i Genovesi ed altri popoli mercanti erano assai frequenti (2). Ma senza dubbio molto più importanti sono le altre strade che devono la loro esistenza all' invasione mongolica e che erano più frequentate perchè alcune di esse penetravano nell' Asia centrale e altre giungevano fino alla China. Tra le prime rammenteremo quella dalla China alla penisola di Crimea che fu frequentata nel periodo nel quale gli Italiani praticavano la Tana senza conoscere troppo

(1) Lo affermano di comune accordo Marco Polo ed Oderico da Pordenone.

(2) Questa strada fu descritta da Langlois *Trésor des Chartes d'Armenie*, da Dulaurier *Recueil des Histoires des Croisades* e meglio dall' Yule *Cathay and the way thither* II-299-301.

i paesi dei Tartari, cioè nel primo secolo del dominio tartaro nella Russia Meridionale (1); più importante era poi la strada dall'India alla Tana cioè al Don per la quale le merci eran portate per la via di Cabul e dell'Osso fino ad Urgendsch, di lì per terra ad Astrachan ed alla Tana (2). La via poi che fiorì nel periodo del massimo splendore del commercio di levante, fu quella che dalla Tana per l'Asia centrale giungeva fino alla China: da Astrahan andava una strada per il nord del mar Caspio, per il Turchestan e la Zungaria e per le città di Urgendsch, Otrar e Almalig alla China. Non si sa in qual periodo di tempo gl'Italiani si avvicinassero a questa strada della quale non parla Marin Sanudo. Secondo il Pegoletti il viaggiatore che partiva dalla Tana faceva un cammino più corto che quello che partiva da Soldaja; dalla Tana si andava ad Astrachan in dieci o dodici giorni, di lì poi si riusciva a Sarai lungi circa dodici miglia da Astrachan d'onde in dieci giorni a Saraitschik ch'era posto sul fiume Jaik (Ural): da questo fiume giungevano in sette settimane al Jassarte (Sir-Deria) se non avevano merci, diversamente facevano un giro interno all'Osso (Amu-Deria) attraverso paesi coltivati molto fiorenti per città: si passava poi ad Oltrarre (3) città importante del Turchestan al nord del Jassarte, e di lì con altre quaranta o quarantacinque giornate di cammino si giungeva ad Armalecco (Almaligh). Da questo luogo

(1) Heyd, *op. cit.* II 178.

(2) Heyd, *op. cit.* II 191: So bot Tana auf der einen Seite so gut wie Alexandrien die Erzeugnisse Vorder-und Hinterindiens welche als Spezereien im engeren Sinn gelten, zum Beispiel Pfeffer, Ingwer, Muskatnuss, Gewürznelken.

(3) Otrar degli scrittori orientali: qui pure l'abbiamo rammentato testè con questo nome.

s'impiegavano dieci settimane per arrivare alla città di Khamil, detta dai Chinesi Hami, d'onde si passava il deserto di Gobi e da quello a Camescu nel terrritorio chinese detta appunto dai Chinesi Kan-tshou: finalmente dopo altrettanti quarantacinque giorni di viaggio a cavallo, i mercanti giungevano ad un fiume o canale e da questo direttamente a Kambalig (Pechino) (1). Giova rammentare che probabilmente questa strada non fu frequentata fino a un certo tempo da Timur (Tamerlano), quindi la distruzione ch'ei fece di Astrachan e Sarai non la danneggiò probabilmente e quando Samarcanda capitale del regno di Timur fiori come emporio commerciale, possono esser venute merci da quella città per il Gihon (Osso) ad Urgendsch ed Astrachan conservandosi tali rapporti frequenti tra la China e l'Occidente fin dopo la metà del secolo XV (2). Rammentiamo, inoltre la strada della quale fa menzione Giovanni di Monte Corvino la quale al contrario di quella testè descritta era quasi tutta marittima e richiedeva fino due anni di tempo. Per questa strada si approdava in Asia a Trebizonda ed a Laiazzo, d'onde si andava a Tauris ed Ormuz, poi per mare lungo il Malabar ed il Coromandel, di lì diretti a Sumatra e finalmente per terra all'Indo China e alla China. Se poi si domandasse quali erano i generi commerciali più ricercati dagli Occidentali in China, noteremo che anche allora come ai tempi di Giustiniano imperatore e come ai nostri giorni, era molto stimata la seta greggia, si cercavano anche stoffe di seta ed aromi ma non ancora il thè. E giacchè ci capita il destro di distin-

(1) Secondo Balducci Pegoletti bisognava in quest'ultima parte del viaggio toccare prima Quinsay: si nota però che questo scrittore non ebbe che rapporti di viaggiatori.

(2) Heyd, *op. cit.*, II pagg. 191-227-376-502.

guere tra varie specie di mercanzie notiamo che in generale per tutto il corso del Medio Evo le stoffe furon mandate dai paesi orientali agli occidentali, ma verso la fine di quest'età cominciarono a prendere contrario cammino, perchè gl'Inglesi, per esempio, trovavano nella lana delle loro pecore un'importante materia tessile e sul finire dell'età di mezzo affluivano a Venezia per essere trasportati in Oriente molti panni d'Inghilterra, di Francia, di Fiandra e d'Italia e i Fiorentini ancora circa il 1470 prima d'aver viaggi proprj mandavano a Venezia perchè fossero spediti in Oriente, gran quantità di panni. In generale può dirsi che dopo d'allora le stoffe di lana e di lino eran portate da Occidente ad Oriente e quelle di seta e cotone viceversa (1).

§ 17.°

Il periodo più florido del commercio di levante.

Il periodo durante il quale furono più frequentate queste strade fu appunto quello che tenne dietro alle invasioni mongoliche di cui facemmo cenno, sicchè dopo aver detto nei paragrafi precedenti del maggior fiore in che vennero le città occidentali per le invasioni tatare, per la fondazione delle colonie del Ponto e per le strade aperte in conseguenza delle invasioni stesse, vediamo come fossero potenti e frequentati i paesi più orientali, cioè l'India e la Persia: quest'ultima fino dal 1258 era passata dal dominio dei califfi di Bagdad a quello dei Mongoli e per tale mutazione fu molto

(1) Romanin, *Storia documentata di Venezia*, Vol. IV pag. 94 Reumont *Lorenzo dei Medici*, Vol. 1 pag 86. Vedi pure in Heyd, *op. cit.* Vol. II passim.

favorevole al commercio generale e per proteggerlo stabilì come dicemmo nei paragrafi precedenti, guardie a custodia delle varie strade più frequentate: la prima nazione ad avere rapporti coi Tatari fu Venezia che nel 1310 fece un trattato di alleanza con Tauris, che fu creduto fatto con Tunis (1): d'allora in poi furono stabilite regolari comunicazioni, che furono interrotte solo per poco e si stabilì pure un consolato veneziano in Tauris. E poichè da ora in su in questo periodo di massimo fiore ed anche in parte nelle età posteriori tutti gli sforzi e i desiderj dei mercanti tendono alle Indie di cui sono ricercatissime le spezierie, che si vogliono prendere direttamente senza contentarsi di servirsi degli stati del Mediterraneo orientale come intermediarj, diamo uno sguardo pure alle regioni conosciute generalmente col nome di Indie orientali e più particolarmente alla penisola dell'Indostan (Dekhan). Tutta la costa indiana si può in generale dividere in tre parti delle quali la prima dalle bocche dell'Indo a Goa, la seconda da questa città fino al capo Comorin, e la terza da questa estrema punta fino al Nord della costa del Coromandel: nella prima di queste sezioni v'era Cambaja (Kambaye) e Tana (Tannah) nella seconda Onore (Hinaur) Mangalore (Mangarutti) Hili, Calicut e Quilon (Kulam): quest'ultima città era molto ricercata perchè vi si erano stabiliti i Cristiani fino dal tempo di San Tommaso e perchè dopo vi si trovavano merci in abbondanza: nell'ultima parte finalmente v'era Cail (Cael). Circa il 1300 Kubilai Khan volle sottomettere tutta l'India e vi riuscì con sommo vantaggio del commercio perchè i Chinesi pas-

(1) Marin, *Storia del commercio dei Veneziani* IV 286 a 288, Taf e Thom *Der Doge Andreas Dandolo* pag. 137 presso Heyd II 126 nota 2.

sato il capo Comorin venivano a commerciare fin sulle coste del Malabar e gli occidentali all'Indie venivano spesso a contatto coi Maomettani ch'erano sparsi in tutta la penisola dell'India anteriore e più specialmente a Delhi. A proposito di siffatti rapporti si pretendeva da alcuni che la republica Veneta avesse a quel tempo un console in Siam nella persona di un Bredani, ma da più esatto studio risulta che siffatto consolato era stato stabilito in regioni molto più vicine a noi e più precisamente a Damasco nella Siria detta dagli Arabi Scham: di qui l'errore (1). Ad ogni modo l'affluenza già detta dei Chinesi in questi paesi era di tale importanza ed entità che molti occidentali risparmiavano di spingersi fino alla China, perchè trovavano tutto il necessario nelle regioni gia rammentate. È inutile ripetere che siffatta conoscenza dell'India non era antichissima, tanto è vero che Marin Sanudo Torcello non conosceva dell'India altro che Cambaja e la costa detta dagli Arabi Maabar e da noi Coromandel, ma i rapporti tanto crebbero e tanto furono importanti, che verso la fine del Medio Evo molti Italiani si erano recati alle Indie e tra essi Gerolamo di Santo Stefano e Bartolommeo Marchionni fiorentino, Bonajuto Albani veneziano, Benedetto da Nove milanese e più importante di tutto il veneziano Niccolò dei Conti gli scritti del quale sono fonte importantissima per la conoscenza dei paesi orientali: questi si recarono alle Indie in parte per ricercarvi le spezie ed in parte per altri motivi, ma sebbene avuto riguardo alla lontananza del luogo possa dirsi che vi fossero numerosi, pure non

(1) Cfr. Romanin, *Storia di Venezia* III-340, Berchet *Relazioni dei Consoli Veneti nella Siria* pag. 14-16, Heyd, *op. cit.*, 155-6. La certezza che Scham indichi la Siria si ha dall'Amari, *Dipl. Arab.* 451 Heyd ibidem.

vi avevano banchi. E al solito chi maggiormente si rendea famosa in questi commerci era Venezia che vedemmo un po' indebolita specialmente nelle regioni prossime al mar Nero, dal trattato di Nymphaeum, ma che poi al principio del secolo XV aveva riacquistato potere, tanto che i suoi possessi erano più importanti assai di quelli dei Genovesi: le merci prese dalle varie regioni dell'Oriente continuarono a passare verso Occidente per opera dei Veneziani in ispecie e dell'Italia in genere e sembra che non sia mai successo quello che fu asserito da uno storico tedesco, cioè che le merci orientali giungessero all'Europa centrale per la via di Costantinopoli e delle bocche del Danubio e che poi dopo la quarta crociata i Latini di Bisanzio s'incaricassero di siffatto commercio (1). Prima di terminare questo cenno del periodo più florido del commercio di Levante, rammentiamo che un'altra città sorge ed acquista importanza in Oriente e specialmente a Costantinopoli ed in Egitto: intendiamo dire di Firenze che dapprima favoriva Livorno per danneggiare la rivale Pisa e poi dopo impadronitasi di questa città, potè nel secolo decimoquinto attendere con maggior cura ai commerci di Levante nei quali per rammentare soltanto le principalissime case commerciali, si resero celebri fra le altre quella dei Bardi e dei Peruzzi, mentre il commercio fiorentino in Affrica era stabilito fino dal precedente secolo decimoquarto (2).

---

(1) Falke *Geschichte des deutschen Handels.*

(2) Mas Latrie *op. cit.* 437 a 443. *Florence devenue puissance maritime par l'acquisition de Livourne et de Porto-Pisano, se substitue aux Pisans.*

§ 18.° — *Conversione dei Tatari all' Islamismo.*

Tracciata così rapidamente e per brevi cenni la storia dei principali fatti per i quali il commercio di levante venne acquistando sempre maggiore importanza fino a raggiungere il massimo suo sviluppo dopo le invasioni dei Tatari, vedremo adesso quali fossero le cause che lo fecero decadere facendogli percorrere una curva discendente con rapidità sempre maggiore, di modo che se le crociate e le invasioni tatare rappresentano il periodo del suo maggior fiore, la conversione dei Tatari all' islamismo, le invasioni dei Turchi e finalmente le grandi scoperte geografiche del cinquecento e la caduta dell' Egitto in potere degli Osmani, ci mostrano un seguito di cause che incalzano con importanza sempre maggiore. Così le prime di queste non ebbero per effetto se non di ridurre il commercio alle strade frequentate fin dai primi secoli del Medio Evo, mentre l' ultima diede il colpo fatale che troncò in pochi anni il corso del commercio di levante e fece sì che si cercassero nuovi espedienti per giungere all' Indie col taglio dell' istmo di Suez e colla strada proposta attraverso l' Asia centrale da messer Paolo Centurione. Si vede dunque che siamo sul termine di questa introduzione e ci approssimiamo alla trattazione del tema propostoci. Ma occorre dire prima qualche parola di questo periodo di decadenza e rammentare che nella seconda metà del secolo decimoquinto la maggior parte dei Tatari che soltanto in picciol numero professavano il cristianesimo, s' eran convertiti all' islamismo e sebbene in questo tempo Venezia e Genova frequentassero ancora i mercati di Tauris

e di Sultaniah (1), pure i viaggi all'Asia centrale ed alla China si vanno facendo sempre più rari per questo fatto testè rammentato della conversione dei Tartari e perchè Timur fece in parte deviare il commercio dalla via che aveva seguito fino allora facendo il centro del commercio stesso a Samarcanda. Peggio fu quando gli stabilimenti commerciali della Tana, dove come si disse Venezia e Genova restarono ad onta della questione che ebbero coi principali del luogo, furono assaliti e saccheggiati da Timur nel 1395, di modo che le merci in gran parte ripresero le antiche vie della Siria e dell'Egitto. Giova però notare che queste colonie italiane in Oriente non furono del tutto distrutte e restarono fino ad altre invasioni. Ma ad ogni modo fu molto dannosa la conversione dei Tatari alla religione di Maometto e per provarlo rammenteremo che peculiare carattere della religione maomettana fu l'odio ai credenti di altre religioni e lo spirito di propaganda per il quale i Maomettani non commerciarono volentieri coi Cristiani come vedemmo addietro; e sebbene dopo le crociate fossero iniziati regolari commerci tra questi e quelli, stettero sempre sospettosi e timorosi che tal commercio potesse risolversi a loro danno. Ciò è tanto vero che avanti il 1300 mentre Venezia e Genova frequentavano l'Armenia minore, piccolo stato cristiano rimasto dopo il gran naufragio degli stati crociati della Siria, non si conoscevano bene i paesi al di là dell'Eufrate e neppure le rive del mar Nero e del mar Caspio per l'intolleranza e la poca socievolezza dei Mussulmani. Ed anche i Mammelucchi d'Egitto impedirono sempre ai mer-

(1) Heyd *op. cit.* II 503: « Sultaniah war schon unter den Nachfolgern Hulagu's.... eine bedeutende Handelstadt gewesen und fuhr unter der Regierung Timurs fort, eine solche zu sein ».

canti occidentali di recarsi alle Indie per la via del mar Rosso mentre i principi tatari furono larghi di sostegno e di ajuto alle carovane che da Trebizonda si recavano a Tauris: di ciò abbiamo fatto cenno addietro, e basterebbe non foss'altro per convincersene rammentare le note peregrinazioni di Marco Polo e le liete accoglienze ricevute da questo principe presso Kubilai-Khan. È facile dunque capire di quanto danno sia stato al commercio generale di levante la conversione dei Tatari alla religione di Maometto: ma doveva succedere di peggio ben presto.

§ 19.°

Le invasioni dei Turchi. Distruzione delle colonie del Ponto: ritorno all'antica via dell'Egitto.

Uno degli ultimi atti di vigore compiuti dalla dinastia dei Paleologhi nel cadente impero greco, fu appunto il riacquisto del potere imperiale che per poco era stato usurpato dai Cantacuzeno, ma ormai il nemico che doveva distruggere radicalmente e dalle fondamenta l'impero, s'andava approssimando rapidamente e quando Giovanni Paleologo riprese il trono erano incominciate nell'impero greco le invasioni dei Turchi che in breve lo ridussero più a mal partito di quel che avessero mai fatto i Serbi ed i Bulgari. Fu per qualche tempo aiutato l'impero da Amedeo VI il Conte Verde duca di Savoia che però poco dopo morì, sicchè le condizioni dell'impero d'Oriente si fecero sempre più gravi, tanto più ch'esso non ebbe affatto l'appoggio sperato dalla republica di Venezia la quale non aveva grande interesse a sostenerlo ed era inoltre molto occupata a combattere una rivoluzione scoppiata a Creta che tentava di sottrarsi al suo dominio. Così dunque per la natura e per l'indole poco com-

merciale dei Turchi e per la loro gelosia contro le nazioni che esercitavano i traffici, le repubbliche italiane si trovavano chiusa la via ai commerci d'Oriente che erano stati per loro fonte di guadagno per tanto tempo. Inoltre a questo proposito non si può tralasciare di rammentare che per quanto non fossero quasi mai interrotti del tutto, pure i rapporti commerciali che passarono prima tra l'Occidente ed i Mammelucchi e poi tra l'Occidente ed i Turchi furono fieramente osteggiati dai pontefici per proteggere e difendere gl'interessi della Chiesa cristiana, ed a costo di tornare un passo addietro ci sembra che sia momento opportuno di accennare brevemente alle vicende di queste proibizioni ed alle astuzie degli stati mercantili per sottrarvisi, perchè in tal modo avremo idea d'un altro dei fattori di questo commercio medio-evale, delle fasi e delle difficoltà alle quali andò incontro. Quand'ebbero veduto la più assoluta impossibilità di fondare di nuovo gli Stati crociati, i pontefici tentarono almeno di proibire ai fedeli ogni genere di commercio coi Mussulmani e poichè questo non era stato ben inteso dagli Stati cristiani che avevan finto di credere che le proibizione fosse limitate soltanto alle armi e ad altri oggetti simili, il papa Clemente V proibì più chiaramente ed espressamente qualunque genere di commercio, incoraggiato ancora dall'opinione di due uomini sotto diversi aspetti molto famosi, cioè da Marin Sanudo Torcello e da Raimondo Lullo: per poter meglio porre in atto ciò che si era decretato si dispose pure per la fabbricazione d'una flotta di dieci navi alla quale parteciparono ancora Genova, Venezia ed il re di Cipro Enrico II, stando tutti sotto la protezione e sotto la direzione del pontefice. Il momento era assai difficile, l'otturazione di questa strada meridionale era assai grave e gli Stati commerciali punti

sul vivo dell'interesse loro, giocaron d'astuzia per strappare speciali permessi all'autorità ecclesiastica sotto vari pretesti. Così Giacomo d'Aragona desideroso di far maggiormente fiorire l'emporio di Barcellona continuava a mandar navi in Oriente, e questa città che già rammentammo tra i quattro porti più commercianti, non tolse mai il suo consolato da Alessandria e lo stesso fecero Marsiglia e Montpellier. Le republiche italiane poi che avevano un commercio tanto più importante furono in maggiore imbarazzo e capirono che la difficoltà era grave e che bisognava chinare il capo dinanzi alle severe ingiunzioni papali. Genova obbedì con tanta prontezza che lo stesso Clemente V gliene fece grandi elogi, ma è facile capire che il proponimento di non commerciare col Levante non poteva essere di lunga durata e difatti si tentò al solito come era stato fatto altre volte di limitare la proibizione soltanto alle armi ed ai legnami coi quali si potevano fabbricare navi, ma dopo anche su di ciò si mutò opinione ed allettati dall'idea del lucro gli stessi Genovesi comprarono anche armi e schiavi e si attirarono i rimproveri di papa Giovanni XXII: ebbero inoltre una questione coll'ordine di San Giovanni di Rodi nell'inverno dal 1311 al 1312 perchè questo aveva catturato una nave genovese carica di spezie che veniva da Alessandria e queste furono reclamate dal messo Antonio Spinola. In quest'occasione secondo alcuni Genova fu tanto irritata che lo stesso Spinola sarebbe andato nell'Asia minore turca a trovare il principe dei Selgiucidi di Mentesche (Caria) per eccitarlo a spingere un'invasione turca contro l'ordine di Rodi: la qual cosa non sortì l'effetto desiderato e il principe turco fu assassinato per gli intrighi del gran maestro

dell'ordine (1). Presso a poco nel modo stesso si regolava Pisa, Venezia poi vendeva ai Turchi per l'appunto le merci che erano proibite: ebbe è vero coll'Egitto varie contese, ma queste furono poi appianate e la republica cercava sempre di acquistare maggiore importanza in Alessandria, anzi in tutto l'Egitto e nella Siria. Il Senato Veneto aveva publicato un decreto col quale si proibivano i commerci di levante escludendo però da questa proibizione alcune piazze commerciali, tra le quali Alessandria e Damietta, sicchè l'Egitto e Venezia erano d'accordo con gran dispetto del pontefice il quale fece valere la sua autorità e fece sì che nel 1343 si dichiarasse proibizione assoluta per i commerci di Levante (2). Non staremo qui a fare tutto il racconto della questione, rammentiamo soltanto che per gl'interessi commerciali della republica veneta, per la sua abilità politica e anche per l'oro accortamente maneggiato, si venne a transazione e nel 1343 Marin Faliero ed Andrea Cornaro si recarono ad Avignone coll'incarico di chiedere al papa Clemente VI il permesso di mandare alcune navi in Egitto ed in Siria e l'anno dopo Niccolò Zeno otteneva dal sultano un trattato nel quale prometteva di accogliere bene e trattar convenientemente i mercanti veneti. Nelle lettere dei privilegi ch'egli ottenne si dice che Venezia dal 1321 al 1344 non aveva frequentato l'Egitto, ma la notizia non è vera. Ad ogni modo per alcune quistioni che Venezia ebbe coi Tatari cominciò a sentire più vivo il bisogno di commerciare

---

(1) Heyd *op. cit.* II 38 nota 4 cita come fonte l'opera di Marin Sanudo Torcello. *Secreta fidelium crucis.*

(2) B. Cecchetti *La republica di Venezia e la corte di Roma nei rapporti della religione* vol. I pag. 286 Venezia 1874. — *Commemoriali Regesti* T. I n. 330, 340, 342, 360.

coll'Egitto e fece allora i trattati col sultano e col papa di cui abbiamo fatto cenno dando a quest'ultimo grosse somme di denaro. Fece inoltre Venezia vantaggiosi trattati coll'Egitto anche nei successivi anni 1355 e 1361. E questi viaggi verso l'Egitto erano più specialmente frequentati dai Veneziani mentre Genova (ci sembra d'averlo già rammentato) si dirigeva più specialmente verso Caffa, la Tana, l'Asia anteriore e la Persia. Ma per tornare a parlare dei Turchi sempre sotto l'aspetto commerciale, faremo notare quanto più dannosi furono i Turchi mussulmani che i Mammelucchi mussulmani, perchè mentre questi pure avendo dei garbugli e degli intrighi cogli Occidentali li trattarono spesso in modo da farsi ricercare perchè procurarono loro abbondanti guadagni, i Turchi non fecero che danni, e danni gravi, distruggendo per sempre le colonie del Ponto che durante la dominazione dei Tatari erano state causa di tanto utile commerciale all'Occidente. Abbiamo già detto che queste colonie nell'autunno del 1395 furono assalite e distrutte da Timur, diremo ora che ugual sorte toccò ad Astrachan e a Sarai e così si modificò la via commerciale dell'Oriente e le merci dell'India lasciata la via della Tana ripresero quella della Siria, ma (e questo è notevolissimo) sia che restasse parte del commercio coll'Asia o che fosse sempre importante lo scambio dei prodotti del Nord o che la pesca nel Don fosse molto proficua, nè Venezia nè Genova lasciarono del tutto la Tana (1) e neppure furono del tutto abbandonati questi stabilimenti dopo l'assalto del 1410 al quale Venezia con incomparabile coraggio seppe riparare ricostruendo le mura e la chiesa. Ma molto peggio fu la caduta di Costantinopoli che dette

(1) Vedi nella raccolta del Ramusio i viaggi di Barbaro e Contarini alla Tana

proprio il colpo di grazia, perchè con essa i Turchi riuscirono a troncare ogni rapporto tra le colonie e la madre patria. Fu in questi tempi cioè al principio della seconda metà del secolo decimoquinto che Venezia fece alleanza con Ussun-Hassan principe dei Turcomanni, il solo che potesse combattere favorevolmente cogli Osmani, iniziando la serie di quelle alleanze veneto-persiane che avevano a comune nemico il Turco. Ma l'alleanza non giovò a nulla, perchè nella campagna del 1475 fu assalita Caffa e la città fu orribilmente saccheggiata da Maometto II che non risparmiò neppure Soldaia, Anapa e la Tana, tanto che delle colonie veneto-genovesi restò appena traccia e quando si trattò di rialzarle era ormai troppo tardi.

§ 20.° — *Venezia e l' Egitto.*

Così dunque per gli avvenimenti ai quali accennammo, cioè per le invasioni dei Tatari e per le invasioni turche, rese quasi impraticabili le vie della Persia e dell'Asia centrale (1), il commercio ripiegò alle antiche vie della Siria e dell'Egitto per la fine del secolo decimoquarto e per tutto il decimoquinto finchè la tirannia dei sultani d'Egitto e le scoperte dei Portoghesi non fecero cessare anche quest'ultima strada alla quale principalmente si era ridotto il commercio di scambio tra Oriente ed Occidente. Notiamo intanto che in quest'ultimo secolo era assai più importante il commercio di Venezia che quello di Genova e che nel periodo di poco precedente cioè in quello che aveva tenuto dietro alla prima invasione tatara, Genova era rimasta nelle acque del Mar Nero mentre Venezia che

(1) Heyd, *op. cit.*, II, 427.

già dapprima frequentava la Siria, si era volta con maggior cura a questo paese ed all'Egitto. E l'Egitto nel secolo XV fu in relazione con Firenze con Genova con Venezia e colla Catalogna facendo trattati commerciali con ciascuno di questi stati separatamente, ma mostrando pure ai Cristiani tutto l'odio religioso di che era animato contro di loro perchè spesso i patti non erano mantenuti e gl'impiegati delle dogane egiziane trattavan con poco riguardo gli Europei (1). Nè questi eran contenti di ricevere le merci per questa via, ma non avendo altro da preferire si adattarono a sopportare le cattive relazioni cogli infedeli qualunque fossero. Bensì Marin Sanudo Torcello eccitava la Cristianità alla conquista ed alla distruzione dell'Asia Minore Turca per indebolire indirettamente i Mammelucchi d'Egitto e di Siria. Per riepilogare dunque con un ultimo cenno del commercio d'Oriente sullo scorcio del Medio Evo, ripetiamo che in Alessandria approdavano quasi tutte le navi sebbene fiorissero ancora Damietta e Rosetta (2) e che colà vi erano molti fondachi non solo di città italiane ma anche di altri stati, sebbene i più floridi fossero senza dubbio quelli di Venezia e di Genova. Da Alessandria si addentravano i mercanti fino alla splendida città del Cairo dove si radunavano le più ricche merci dell'Oriente, ma gli scambi si fa-

(1) Heyd passim e specialmente II, 489, dove si riporta Amari, *Dipl. Arab.*, Append. pag. 75. È noto che adesso la partita è invertita e che son gli Europei che trattano a loro talento gli Egiziani i Mori ecc.: la rivoluzione del 1882 come tutti i fatti nei quali si tratta dei rapporti tra Europei e Mussulmani possono informare in proposito: vedi poi par. 61 a 67 inclusive dove si parla del canale di Suez nel secolo nostro.

(2) Heyd, *op. cit.*, II, 428.

cevano in Alessandria (1) dove si negoziavano in quantità merci di tutti i generi: più specialmente spezie ma anche mèle, cera, frutta da olio (noci, olive), corallo, ambra, zafferano, pelliccie, oltre i prodotti delle fabbriche europee come stoffe di cotone, broccati d'oro, oggetti d'oro e di cristallo e via dicendo. Da varie testimonianze risulta che il commercio delle stoffe d'Europa era tutt'altro che indifferente sebbene nel porto di Alessandria si pagassero dazi elevatissimi che arrivaron fin al venti per cento per le importazioni ed erano circa della metà per le esportazioni. Quanto al commercio dell'Occidente colla Siria, questo fioriva particolarmente coi porti di Damasco ed Aleppo dove i Veneziani si recavano passando prima per Beyrut col qual porto avevano diretto commercio e mentre la metà inferiore della costa era meno frequentata, Damasco ed Aleppo che pur patirono un'assalto nel 1400, fiorirono nei tempi successivi con maggior vigoria. Per ultimo rammentiamo quanto all'Egitto che verso il principio del secolo XV vi regnava il sultano Scheich che si mostrò molto amico dei Veneziani: Bursbai che gli successe e che avrebbe voluto tener per sè il monopolio del pepe, fu ora in lotta ora in pace con Venezia con Genova e colla Catalogna e durante il suo regno cominciarono i rapporti dell'Egitto con Firenze alla quale il sultano dei Mammelucchi concedeva nel 1496 tutto ciò che già avea accordato a Venezia (2): il regno dei Mammelucchi fu pure in rapporti con la Francia, gl'interessi della quale furono difesi da Jacques Coeur, e più specialmente con Marsiglia e con Narbona.

(1) Heyd, *Ibidem*, 435 « Alexandria aber war der Ort des Umsatzes wo diese Waaren aus den Handen der Orientalen in die der Occidentalen giengen und umgekehrt. Nella nota 3 della stessa pagina 435 v'è scritto « Gucci p. 314 sagt die Waaren aus Indien gehen von Kairo aus den Nil hinab nach Alexandria *dove si fanno i grandi fatti di mercatanzia.* »

(2) Vedi addietro la fine del paragrafo 17.

§ 21.°
I Portoghesi alle Indie e gli Osmani in Egitto.

Ma nell'anno 1486 successe un fatto importantissimo negli annali della geografia ed importante sopratutto per lo scopo del quale ci occupiamo: è facile capire che intendiamo dire della scoperta del capo delle Tempeste (Cabo Tormentoso di Bartolomeo Dias) che dopo l'impresa di Vasco de Gama fu chiamato, come è noto, capo di Buona Speranza (1497). Questo fatto che aprì una nuova via per le Indie e che ebbe conseguenze di tanto momento nel commercio generale, fu il principio della gloria del Portogallo che dall'angolo remoto d'Europa potè innalzarsi fino a divenire un potentissimo impero coloniale, ma ebbe conseguenze che non possiamo esitare a chiamare dolorosissime per gli stati bagnati del Mediterraneo, che fino allora avevan avuto traffichi tanto importanti coll'Oriente e si vedevano improvvisamente mancare il commercio che seguiva la nuova strada. Su questa conseguenza non insisteremo più che tanto perchè non v'ha chi non la conosca per vera e non l'accetti e perchè dal rapido esame delle varie vicende del commercio nel medio evo e dalle condizioni degli stati che vi presero parte, ci sembra risulti assai chiaro che per la nuova strada tutta marittima intorno alle coste dell'Africa, si veniva a toglier valore all'altre del mar Rosso e del golfo Persico. Notiamo piuttosto che a questo fatto di per sè gravissimo se ne aggiunse un altro che riuscì non meno nocivo alle città commercianti; intendiamo dire della conquista dell'Egitto per opera dei Turchi Osmani i quali prima e dopo la conquista di Costantinopoli si spargevano in molti territorj e nel 1517 rovesciavano il regno dei Mammelucchi e s'impadronivano dell'Egitto,

trattandolo come paese di conquista. Per quanto poco accetti fossero gli Egiziani agli occidentali eran pur sempre meno barbari, meno intrattabili dei Turchi e più di loro disposti ai commerci, sicchè questo fatto segnò la caduta finale, la catastrofe del commercio di levante nel medio evo (1). E poichè nei successivi paragrafi dovremo parlare quasi esclusivamente di Venezia, notiamo fin d'ora che rispetto al fatto che per primo colpì il regno dei Mammelucchi e precesse di pochi anni la sua totale caduta, cioè rispetto alla scoperta della nuova via per le Indie, fu detto che Venezia punta sul vivo nei suoi interessi cercasse nel comune interesse di far alleanza cogli Egiziani e che fornisse loro ajuti materiali per combattere i Portoghesi nel mar Rosso; orbene quanto all'alleanza vedremo in seguito che cosa si debba pensarne, ma quanto alla fornitura di ajuti materiali, dichiariamo che non abbiamo nessun motivo per prestarvi fede, mentre non foss'altro un certo ritegno per causa delle proibizioni papali ed il decoro del sostegno della religione cristiana sarebbero motivi per far credere il contrario e rammentiamo col Fulin (2) che non si è mai publicato o trovato nessun documento in proposito, per quanto sia lecito supporre che Venezia avrebbe volentieri ajutato il cadente regno dei Mammelucchi in una lotta contro i Portoghesi comuni nemici. Ajuti materiali dunque non vi furono ma un'alleanza veneto-mammelucca non sarebbe stata impossibile al principio del secolo XVI come successe di fatto qualche tempo dopo tra il cristianissimo e il sultano Solimano e come si tentò più

---

(1) Difatti col racconto di questi fatti si chiude l'opera dell'Heyd più volte rammentata *Geschichte des Levantehandels in Mittelatter.*
(2) *Archivio Veneto*, t. XXII Introd.

volte, e noi stessi l'abbiamo accennato, tra la republica di Venezia e la Persia. E che fosse l'interesse e non altro che spingeva Venezia verso l'Egitto si dimostra col fatto che appena avvenuta la conquista di Selim I, Venezia che aveva trattato prima coi Mammelucchi, si affrettò a mandare al Cairo al conquistatore gli ambasciatori Bartolomeo Contarini ed Alvise Mocenigo, dai quali il sultano esigette che il tributo che la republica pagava al cessato governo, fosse pagato in oro e non in cammellotti (1). Ma dei rapporti tra Venezia e l'Egitto e i Turchi abbiamo ancora da dire: qui piuttosto limitiamoci ad osservare che avendo detto per introduzione del sorgere, del fiorire, dell'accrescersi e del decadere del commercio nel medio evo, siamo giunti al termine della nostra introduzione. Difatti siamo giunti fino alla scoperta del capo di Buona Speranza ed abbiamo accennato alla rovina che ne seguì per gli stati bagnati dal Mediterraneo e dal mar Rosso. Per rimediare a questo danno fu proposto il taglio dell'istmo di Suez del quale parleremo cominciando ad entrare in materia, dopo aver rammentato un po' più largamente le scoperte dei Portoghesi nel corso del secolo decimoquinto.

---

(1) La parola *camelotto* deriva dall'arabo *khaml* (*khamlah*) ed indica tessuti di lana di cammelli o di capre: AMARI. *Mussulmani in Sicilia*: YULE, *M. Polo*. — « Capre le quali ogni anno pelano e di quella lana fanno li ciambellotti » BARBARO *Viaggio alla Tana.*

II

Il taglio dell' istmo di Suez nel secolo XVI.

§ 22.°

Le scoperte geografiche del secolo decimoquinto.

Già abbiamo notato addietro che anche il passaggio dal medio evo all'età moderna al pari del nostro secolo è importante per varie scoperte che segnano notevoli progressi nella via della civiltà: ora considerando che l'età di Colombo e di Gama fu press' a poco quello di Copernico, d'Ariosto, di Michelangiolo e di Raffaello, rammenteremo che al pari della geografia progrediron le scienze esatte e fioriron le lettere e le arti belle. Quanto alle scoperte geografiche più in particolare osserviamo che in gran parte furon dovute all'impulso ed all'intelligenza del principe Enrico al quale, sebbene non navigasse, si diede giustamente il nomignolo di *navigatore*, a quel principe che, secondo un'autorevole testimonianza, si pose colla sua saggezza e colla sua pazienza a capo di marinari di tale audacia che non furono mai sorpassati in nessun paese ed in nessuna età (1).

E lo stesso autore soggiunge quindi (2) che è tanto

(1) R. H Major (*The Discoreries of prince Henry the Navigator* London Sampson Low 1877) Intr... Effects of the patience, wisdom, intellectual labour, and example of one man, backed by the pluck of a race of sailors who, when we consider the means at their disposal, have been unsurpassed as adventurers in any country or in any age.

(2) Major *op. cit.* cap. I pag. 2 « No printing press as yet get forth to the world the accumulated wisdom and esperience of the past ».

più ammirabile il risultato ottenuto allora, in quanto che non v'era a quei tempi la stampa che comunicasse e spargesse al mondo la sapienza del passato; il compasso era appena conosciuto e non c'erano carte marine. Ma il principe mise insieme le informazioni date dagli antichi geografi, si pose allo studio delle scienze nautiche e richiese la cooperazione dei più abili ed audaci navigatori d'ogni paese. Egli seguendo l'esempio degl'Italiani che si erano tanto segnalati nelle scoperte geografiche (basti rammentare i noti nomi di Tedisio Doria, dei fratelli Vivaldi, di Alvise Cadamosto e di Antonio Usodimare) e che avevano contribuito alla scoperta delle Canarie e delle Azzorre (1), si pose in animo di pervenire ai paesi orientali, di conoscerli meglio, di stringere relazione con quel prete Gianni (Janni) che secondo le leggende di quei tempi aveva fondato in Oriente un potente regno (2). Così l'infante Enrico fece continuare quelle navigazioni di scoperta che secondo la tradizione cominciate dai Cartaginesi e dai Fenici, erano state riprese dopo la caduta dell'impero romano dagli Scandinavi, dagli Arabi e dagl'Italiani. Non staremo ora a parlare delle scoperte fatte dei Portoghesi sotto la condotta del generoso e dotto infante, non diremo come i suoi marinari durante il secolo XV passassero prima il capo Bojador

---

(1) Oscar Peschel *Geschichte der Zeitalters der Entdekungen.* Stuttgart Cotta 1877 pag. 35-40 *Vordringen in atlantische Raüme.*

(2) Per quel che riguarda le scoperte geografiche del 500 vedi oltre l'opera rammentata del Major, oltre quella del Peschel, anche l'altra di quest'ultimo. *Geschichte der Erdkunde* (vermehrte Auflage herausgegeben von prof. Dr. Ruge) München 1877 e poi Humboldt *il Cosmo* vol. 2, Vivien de s. Martin *Histoire de la Geographie* Paris Hachette ecc.: Delle opere relative alla scoperta dell'America diremo poi.

e poi il capo Bianco e scoprissero quindi le isole del capo Verde; non ci fermeremo neppure a discorrere dell'incertezza generale sorta quando le navi giunsero all'equatore, per la quale incertezza non si volle proseguire senza il permesso del papa, temendo che le terre incognite fossero troppo calde per gli europei, nè narreremo le esplorazioni successive lungo la costa occidentale dell'Affrica, bastandoci di rammentare come Bartolomeo Diaz nel 1486 avesse l'abilità e la ventura di giungere all'estremità più meridionale dell'antico continente, dopo aver sofferto una fortuna di mare così tremenda che lo spinse a chiamare quella punta Capo delle Tempeste (Cabo Tormentoso); nome che fu mutato poi dal principe portoghese in quello più noto di Capo di Buona Speranza. Si noti fin da ora che tali viaggi eran fatti dapprima con scopo incerto perchè Enrico voleva giungere soltanto al paese del prete Janni già rammentato, che non era altro che l'Abissinia (1), poi però a poco alla volta si fece strada nella mente dell'universale l'idea di cercare una nuova via per trarre le merci dell'India, senza però proporsi come objettivo un punto determinato, giacchè col nome d'India s'intendeva di designare tutti i paesi orientali facendo distinzione soltanto tra l'India minore (Indostan e Indochina) e l'India maggiore (China) (2). Così dunque nel 1497 quel capo tempestoso era passato da Vasco de Gama (3) che per la via di Melinda e di

(1) Major *op. cit.* pag. 212 « He nevertheless determinet that both by sea and the land the attempt should be made to reach the country of Prester John ».

(2) Friedrich Kunstmann, *Die Kenntniss Indiens im funfzehnten Jahrhunderte.*

(3) Che il capo fu scoperto da Diaz è noto a tutti e noi stessi l'abbiamo testè rammentato: quanto alla parte avuta da Covilham in questa scoperta, vedi Major *op. cit.* cap. XIII *The Stormy Cape.*

Mozambico giungeva alle Indie. Cominciava a fondarsi allora quel potente impero indo-portoghese che da umili principj raggiunse ben presto un'immensa estensione tanto da potersi confrontare coi più grandi imperj antichi e moderni ed il re Emanuele di Portogallo poteva dopo pochi anni chiamarsi « Emanuel Dei Gratia rex Portugalliae et Algarbiorum citra et ultra mare in Africa, dominus Guineae et conquistae, navigationis et commercii Ethiopiae, Arabiae, Persiae atque Indiae » (1). I Portoghesi quindi sebbene non fossero i primi a conoscere quei paesi erano i primi che collegassero l'Est ed il Sud Est del mondo antico ed in tal modo il desiderio di conoscere le Indie fu soddisfatto meglio di quando si avevano di quei paesi scarse notizie, per mezzo di viaggiatori o di monaci mandati in ambasceria presso i principi mongoli (2). Noteremo fino da ora che il naviglio regio cercò subito di distruggere il commercio d'Alessandria col Malabar o per meglio dire cercò di deviarlo a profitto dei Portoghesi cominciandosi quelle ardite spedizioni che spesso finivano colla morte di quelli che vi prendevano parte: basterà rammentare in proposito i nomi di Ferdinando Magellano, di Giovanni da Empoli e di Odoardo Barbosa trucidati dagli indigeni dei paesi scoperti. Da questo momento la maggior parte delle merci, abbandonata l'antica via del mar Rosso che era assai costosa, dovendosi pagare molti dazj ai principi per i

(1) *Archivio delle riformagioni di Firenze.*

(2) Rammentiamo le date dei primi viaggi dei Portoghesi alle Indie: la spedizione di Vasco de Gama è del 1497 — la 2.ª salpò da Lisbona il 9 Marzo 1500 — la 3.ª nell'Aprile del 1501 — la 4.ª nel Febbrajo o nell'Aprile del 1502 — la 5.ª nell'Aprile del 1503 — la 6.ª il 22 Aprile 1504 — la 7.ª il 25 Marzo 1505 — l'8.ª il 17 Novembre 1505 — la 9.ª il 6 Aprile 1506.

territorj dei quali si passava, cominciò a girare attorno al capo di Buona Speranza. Notisi che sebbene questo commercio di Levante consistesse più specialmente nelle spezierie, pure oltre a queste e ad altri generi di lusso, fino dagli ultimi tempi del medio evo si cominciaron a scambiare ancora pelli e grani e sale e via dicendo. Rammentiamo inoltre coll'autorevole testimonianza del Cà Masser (del quale avremo occasione di riparlare) (1) che le navi erano mandate del re e che compravano spezie e merci anche i privati, ma vendevano soltanto col beneplacito del re, ai prezzi da lui stabiliti per mezzo del suo fattore Don Martino che era *Veridor* (Direttore e controllore) della casa della Miña (Magazzino generale delle spezie). Ciò premesso rammentiamo che questa nuova strada era evidentemente pericolosa per Venezia perchè le merci si potevano avere per tutta Europa assai più a buon mercato per la via dell'Oceano e di Lisbona, che non per quella del mar Rosso e dell'Adriatico e più ancora perchè le navi portoghesi davan la caccia a quelle dei loro rivali e ne impedivano i commerci.

§ 23°. — *Venezia e le scoperte geografiche.*

Ci sembra inutile rammentare che Venezia era stata fino al momento al quale siamo giunti una delle principali potenze marittime e che sebbene si fosse da quasi due secoli posta in una politica di terraferma, che secondo i politici più avveduti del 500, le recò grave danno, non avea importanti forze militari di

(1) La sua relazione contenuta nell'*Archivio Storico Italiano, Prima Serie*, (*Appendice, volume secondo*) è generalmente conosciuta dagli studiosi delle scoperte geografiche.

terra. Nè le ebbe se non nell'infausto periodo della guerra successiva alla lega di Cambray, ma invece valeva molto per mare dove già ai tempi del doge Mocenigo aveva per navigare oltre tremila navi montate da circa quaranta mila marinari. Questo diciamo perchè chi legge si formi un'idea del danno che le nuove strade arrecavano alla Republica Veneta, ma ora si domanderà qual fu il suo contegno a questo proposito? Venezia dapprima non si curava nè punto nè poco delle scoperte e questo era ben naturale perchè nessuno avrebbe creduto che uno stato fino allora così poco importante e così poco potente come era il Portogallo, dovesse in breve innalzarsi a tal punto da danneggiare altri che da tanto tempo valevan grandemente per questi commerci. D'altronde non abbiamo visto che i Portoghesi non avevano obiettivo fisso e si meravigliaron essi stessi della loro fortuna? Come supporre dunque che potesse prendersene pensiero Venezia posta in fondo all'Adriatico e che col Portogallo non aveva quasi rapporti? Ma poi quando l'opportunità lo richiese non le mancarono gli avvisi nè come vedremo, la republica stette in ozio e difatti il Ca' Masser mandato dal Governo della Serenissima a Lisbona per prendere informazioni in proposito, nella sua Relazione testè rammentata descrive il viaggio dei Portoghesi alle Indie: dice che molte spezie vengono levate da Cochin e da Cananor e specialmente il pepe dal primo di questi due paesi, nota che se ne levano ogni anno fin trentacinque mila cantara e soggiunge quindi che a suo avviso il re di Portogallo sarebbe riuscito nell'intrapresa navigazione e che le sue navi avrebbero continuato ad andare per questa nuova strada e sarebbero riuscite a conquistare i mari e le terre d'India perchè il re era forte ed aveva molti cannoni, ma continua dicendo che non sapeva come

potesse fare il re a tenere in guardia i Mori e ad impedire le loro navigazioni. Più esplicito nelle sue osservazioni in proposito è un altro veneziano l'ambasciatore Vincenzo Quirini. (1) Egli comincia col dire che il re si propone lo scopo d'impedire ai Mori il commercio delle spezie e di raccoglierle egli stesso; si teme però, soggiunge, ch'egli non possa impedire i Mori che fanno la scala (lo scalo) di Calicut e che frequentan molto Malacca dove hanno un importante commercio e questo tanto più, soggiunge, che gli Arabi sono visti assai di buon occhio all'Indie. E poichè il Senato Veneto nel mandare gli ambasciatori alle varie residenze presso i principi chiedeva loro d'essere istrutto in tutto ciò che riguardava la patria comune, il Querini stimò suo dovere aggiungere altre considerazioni a quelle che già abbiamo detto sull'argomento in proposito, e fu in ciò assai più cauto degli altri ambasciatori che dopo di lui andarono in Ispagna od in Germania e che di rado posero in guardia la patria loro o l'avvertirono del pericolo che realmente la minacciava per le scoperte geografiche dei Portoghesi. Il Querini dunque prosegue dicendo: Da molti si crede che il viaggio dei Portoghesi non sia molto fermo perchè il pepe potrebbe esser portato per le vie di Calicut invece che per quelle di Cochin e di Cananor, cioè invece di passare per i paesi amici al Portogallo: tanto più, soggiunge, che i Mori della Mecca e di Aden risentivano molto danno da questi cambiamenti: prosegue col dire che si temeva molto per la possibile morte del re che ad ogni modo il viaggio

(1) Vedi *le Relazioni degli Ambasciatori veneti al Senato* raccolte da EUGENIO ALBÈRI. 16 vol. Firenze, 1839-1865. *Relazione di Borgogna* del 1506 di VINCENZO QUIRINI. Appendice pag. 5.

era difficile e che di 115 navi che eran andate dal 1497 al 1506, soltanto 55 eran tornate addietro e l'altre si erano perdute, ma finalmente conclude l'orazione sua ai senatori veneti dicendo: « Ancora che queste ragioni abbiano qualche colore di verità, non è però da fermarvisi, anzi dubitando il male mentre si spera il bene, fare quelle provvisioni che dalle Eccellenze Vostre saranno giudicate a simile materia le migliori.

§ 24.° — *Diminuzione del commercio delle spezie a Venezia.*

Nè la republica aveva bisogno più che tanto che il Querini le dimostrasse che c'era da temere per i viaggi dei Portoghesi, perchè già prima ch'egli scrivesse la sua relazione (1506) avean cominciato a scarseggiare in Venezia le spezie che prima si prendevano in tanta quantità negli scali di Levante: se ne rammaricava la popolazione veneta pensando bene come ebbe a dire il diarista veneziano Priuli (1), che la mercanzia erale necessaria come il latte ai bambini e il governo si prendeva cura delle cose commerciali punendo quelli che contravvenivano alle leggi che regolavano il commercio: difatti il Malipero rammenta che Giovanni e Pietro Bragadino erano stati condannati al carcere per aver caricato merci su navi francesi e che Girolamo Bragadino fu condannato a mille ducati di multa per aver rivelato alcuni segreti di mercanti. (2) E di questa diminuzione di commercio ci sono particolari dolorosi nei diari testè rammentati del

(1) I suoi diari sono stati in parte stampati per cura del Fulin nell'*Archivio Veneto* T. XXII Parte I.

(2) Archivio Storico, *Prima Serie*, Vol. 7, parte 2.ª

Priuli dei quali rammenteremo qualche punto, notando intanto che grave incomodo proveniva a Venezia dal fatto che il Sultano d'Egitto se la prendeva con i Veneziani della diminuzione di spezie, li accusava di malafede e pretendeva ch'essi comprassero ad Alessandria gran quantità di merci. In data d'agosto 1503 egli nota che il soldano voleva appunto obbligare i mercanti a comprare tutto il pepe di due anni e questi soggiunge dovettero acconsentire *per mantenere il trafego de la merchadantia primo alimento de la citade veneta.* Più abbondanti sono le notizie del 1504 ed importanza ancora maggiore acquistano dalla considerazione che appunto in quell'anno fu fatta la proposta di taglio dell'istmo di Suez della quale parleremo tra breve (1). In data del febbraio il Priuli scrive « le galere d'Alessandria son entrate in porto vuote: cosa non mai vista » lo stesso successe nel mese successivo per le galee che venivano da Beyrut: la qual cosa, soggiunge, unita all'altra testè detta, ha fatto molto sgomentare i mercanti veneti. E nell'Agosto dello stesso anno scriveva che il re di Portogallo aveva invitato i Veneziani a comprare le merci a Lisbona, ma « *li sapienti padri*, nota, *vogliono maturo consiglio sopra simil materia di tanta importantia* ». Gli annali arrivano fin al 1512 e parlano quasi esclusivamente della rarità delle spezie sempre maggiore e dei garbugli col Soldano: notevole è un'annotazione in data dell'Agosto del 1506 nella quale si dice che i Tedeschi alla fiera del mese precedente avean comprato pochissimo. Osserviamo però, giacchè ce ne capita il destro, che per tutto il secolo ed anche per il successivo decimosettimo, continuò senza interruzione questo commercio

(1) Notisi però che il Priuli non dice parola di questo taglio.

sebbene più volte minacciasse d'essere sospeso (1). Per chi desiderasse poi di aver notizia più esatta di questi rapporti commerciali rammentiamo che il traffico dei Veneziani in Germania era specialmente con Ratisbona e Norimberga e che la via battuta più comunemente dai Tedeschi era questa: essi scendevano il Danubio sino a Passavia (Passau), continuavano per la valle dell'Inn (Oenus) fino ad Innspruck (Oenipons), varcavan le Alpi rimontando l'Inn per la via di Landek e Finstermunz, scendendo poi in Italia per la valle dell'Adige fino a Merano, d'onde continuavano a Bolzano e di lì proseguivano per la valle dell'Adige e Verona o da Trento per Bassano e Padova. Con Venezia ebbe pure rapporti commerciali Augusta (Augsburg) e colla republica veneta guadagnarono tesori le celebri case commerciali tedesche dei Fugger e dei Welser fiorite appunto in questo tempo. Rammentiamo inoltre Ulma Memmingen e Kempten tutte città dell'alta Germania al pari delle altre già notate: v'eran quindi le città elvetico-alemanne: Lucerna, Zurigo, Berna, Basilea, Costanza, Ueberlingen, Lindau e Ravensburgo che però talora prendevano la via di Milano, Genova, Pisa e Firenze: tutte queste città spedivano panni e tessuti di lino e prendevano in cambio sete, vini e merci di Oriente (2).

---

(1) Georg Thomas, *Beiträge zur Geschichte des Handelsverkehr zwischen Venedig und der deutscher Nation.* Aus dem Ulmer Archiv.

(2) Commercio tra Venezia e la Germania. Recensione di due articoli: *Archivio Storico*: *Nuova Serie*, Volume 14, pag. 66.

§ 25.° — *Discussione sui provvedimenti che poteva prendere Venezia.*

Ma per quanto restasse ancora questo commercio colla Germania del quale abbiamo accennato l'importanza, pure la scarsità delle spezie era sempre maggiore ed è noto generalmente che dal punto del quale ora trattiamo comincia la decadenza commerciale della republica. La quale a questo proposito fu accusata di imprevidenza per essersi lasciata sorprendere da questo grave fatto che le arrecò tanto danno (1) e fu detto che se avesse diligentemente cercato, avrebbe facilmente potuto resistere al colpo che le veniva arrecato. Con questo si vuol dire che ove la republica avesse posto in opera il suo acume politico e la sua attività, avrebbe trovato modo di opporsi al pericolo: vedremo tra breve che pensò al taglio dell'istmo di Suez, ma poichè si potrebbe domandare se veramente non v'era alcun'altra via cerchiamo di discutere gli altri espedienti che secondo alcuni le si offrivano; saremo brevi perchè la questione a parer nostro è molto chiara. Prima di tutto l'accusa recata dal Dandolo a Venezia che cioè non si occupasse affatto delle scoperte geografiche è smentita dal fatto che furono Veneziani quelli che per primi ne scrissero e che vi furono tra gli altri molti viaggiatori veneziani prima e dopo questo difficile periodo (2) ed appunto in questo secolo abbiamo Alvise

---

(1) Vedi per esempio Girolamo Dandolo. *La caduta della republica veneta ed i suoi ultimi 50 anni*, pag 492. Le osservazioni del Dandolo forono ribattute dal Romanin. *Storia documentata della republica veneta*, vol. 4 in fondo.

(2) Vedi « *Studi Bibliografici e Biografici sulla Storia della*

Cadamosto (1) e Fra Mauro che ci provan la premura di Venezia per le cose della geografia. Quanto all'altra accusa più precisa e più determinata di non aver accettato l'offerta fattale dai Portoghesi di seguire le loro navi nei viaggi intorno alle coste dell'Africa, notisi che prima di tutto abbiamo già visto come i Portoghesi stessi da principio avessero poca fiducia nei propri marinari che imprendevano queste lontane peregrinazioni e quindi tanto più naturale era che non ci avessero fiducia i Veneziani, tanto più lontani dei Portoghesi dallo stretto di Gibilterra e dalle coste dell'Africa, ma ad ogni modo non consta da nessun documento che il Portogallo abbia fatto nessun invito di tal genere e si tratta soltanto d'inviti a comprar le merci a Lisbona, come abbiamo visto sopra nei Diari del Priuli, e poi a Madrid. Anzi lasciando a tra breve il discutere l'opportunità di ottenere queste merci per la via della penisola iberica, notiamo che vi son dei buoni motivi per non credere affatto alla proposta che si pretenderebbe fatta dai Portoghesi e della quale come dicemmo mancano le prove, tanto più che dopo il quinto viaggio, il re non permise ad alcuno di accompagnare le sue flotte. Intanto desideriamo di rispondere preventivamente a chi dicesse che la repubblica avrebbe potuto mandar navi all'Indie per lo stretto di Gibilterra anche senza esservi invitata dai Portoghesi e notiamo quanto segue: Venezia aveva delle gravi preoccupazioni politiche che poi fecero capo ad una bufera che scoppiò colla lega di Cambray; nè va

---

Geografia in Italia». Roma Tipografia Elzeviriana, 1875. Di 197 viaggiatori 40 sono veneziani.

(1) L'opera sua fu pubblicata in Venezia appunto nel 1504. Vedi MAJOR, *op. cit.* cap. XI.

dimenticato che la republica aveva da tener d'occhio nella parte orientale del Mediterraneo nemici formidabili come i Turchi ed amici mal fidi come i Mammelucchi d'Egitto, dei quali i primi eran sempre nel periodo del maggior fiorire e crescere, e minacciavano di voler ingoiar l'Europa cristiana e se non conquistare Venezia, avrebbero potuto danneggiare grandemente la republica quando questa avesse avuto l'imprudenza d'indebolirsi allontanando il suo naviglio dal Mediterraneo. Inoltre il Soldano d'Egitto che abbiamo già visto mal disposto contro la Repubblica colla quale voleva rifarsi per i diminuiti commerci, quasi ch'ella ne avesse avuto la colpa, avrebbe certamente inveito contro Venezia e con più apparenza di ragione avrebbe danneggiato i suoi possedimenti e le sue colonie nei mari d'Oriente. Aggiungasi che sarebbe stata un'idea del tutto nuova e non poco ardita quella di mandare le navi per una strada quasi sconosciuta e per lungo tempo ancora incerta, e che gli uomini di quel tempo non potevan presumere che per tanto tempo sarebbe restata valida, si pensi che il Portogallo come guerreggiò nell'Oceano Indiano contro Indiani ed Egiziani, così avrebbe osteggiato probabilmente i Veneziani servendosi della sua potenza, ed avremo, ci sembra, motivi sufficienti per approvare il contegno della Republica Veneta che non tentò la via dell'India per il Capo di Buona Speranza, per il quale aveva sì poche speranze di riuscita. (1) Quanto all'altra idea che ancora resta a discutersi, cioè se Venezia avrebbe do-

---

(1) Nel secolo medesimo le navi del potente Filippo II sovente molestavano quelle della Repubblica Veneta sotto pretesto di voler verificare se avessero infedeli a bordo. Vedi in proposito le *Relazioni degli Amb. Ven. del secolo XVII* stampate da Barozzi e Berchet, *Relazioni di Spagna*, vol. I.

vuto provvedersi di spezie nei magazzini di Lisbona, noteremo che il Portogallo non avrebbe forse veduto volentieri quest'affollarsi di mercanti appartenenti ad una poteute repubblica nei suoi confini, sebbene dapprima li avesse invitati: osserveremo inoltre che la potente republica avrebbe perduto molto del suo prestigio prestando dichiarazione di vassallaggio e quasi obbedendo ad uno stato fin allora sconosciuto, e finalmente noteremo quel che più monta, che i vari mercanti d'Europa si fornivan più volentieri direttamente a Lisbona senza valersi dell'intermediario di Venezia con che avrebbero aumentato iuutilmente il costo delle spezie, sicchè se i Veneziani ne avessero comprato gran quantità a Lisbona, queste probabilmente sarebbero rimaste inveudute nei loro magazzini (1) Escluse queste vie si pensò in Venezia al taglio dell'istmo di Suez.

§ 26.° — *Il taglio dell'istmo di Suez proposto nel secolo XVI.*

Ed ora lasciando da parte le discussioni e gli apprezzamenti e venendo ai fatti che riprendiamo un poco addietro confermeremo col Romanin (2) che Venezia occupata coi movimenti dei Turchi e colla spedizione di Carlo VIII non ebbe agio dapprima di occuparsi della scoperta dell'America, ma restò molto dolorosamente colpita dalla notizia della nuova via per

---

(1) Notiamo con maraviglia che il Mas Latrie nell'opera già rammentata *Relations et commerce ecc.* a pag. 505 esamina le vie che si offrivano a Venezia e mentre noi le abbiamo stimate inattuabili, egli sostiene che Venezia poteva appunto seguirle vantaggiosamente o alleandosi col Portogallo o commerciando coll'Oriente per mezzo del Capo di Buona Speranza e dell'istmo di Suez.

(2) *Op. cit.*, vol. 4, pag. 455.

le Indie scoperta da Vasco di Gama per la quale come si è visto vedeva diminuire il commercio delle spezie e si trovava consigliata a comprar le merci a Lisbona, il che non volle perchè la sua dignità non glielo permetteva. Nel 1501 fu mandato a Lisbona Pietro Pasqualigo dal quale sembra abbia preso il Priuli parte delle notizie che testè abbiamo esaminato: nell'anno successivo fu costituita la Giunta delle spezierie (1) coll'incarico di tener dietro agli avvenimenti: nel 1505 si mandava al Cairo Benedetto Sanudo inviato veneto e poichè egli non si rendeva assai utile, l'anno dopo si pensò di mandare al Cairo Francesco Teldi, in luogo del quale malato si mandò poi Bernardino Giova. Ora nelle istruzioni date al primo di questi due inviati si leggono alcune proposizioni importanti che non ci sembra di poter tralasciare (2): il Senato veneto incaricava il Teldi di dare i seguenti consigli al Soldano per interrompere il commercio dei Portogallesi: 1.° *Cercare che le spetie sien condotte per ogni via et modo nel paese del signor Soldan per poter smachar et romper le specie de Portogallo perchè vedendo mancharli el gran guadagno li mancherà etiam la voluntà de mandar in India le sue navi a tuorle.* 2.° *Che il signor Soldan mandi con ogni celerità oratori alli re Chucin et Chananur* (cioè di Cochin e di Cananor) *che hanno dato recapito a Portogallesi a persuaderli, richiederli e protestarli che non voglino più accettare, nè vendere, nè comprare da detti Portogallesi.* 3.° *Ne appareria etiam a proposito chel prefato signor Soldan mandasse subito altri oratori alli re de Chollocut et de Cambayt li quali intendemo non aver voluto accettare Portogallesi .... facendoli intender*

---

(1) *Additio specierum.*
(2) Documento estratto dal Romanin *op. cit.* vol. 4. pag. 535.

de quanta danno li serria (!) *lassar condur spezie per altro loco che per lo Egypto et per la Soria* ». — Ma in Egitto non v'era punta tranquillità e morto Abusadat-Mohammed, l'ambizioso Abusaid-Kamsu aspirava al trono per cui non essendovi novità da quella parte, la Republica mandò a Lisbona messer Leonardo da Ca' Masser. Neppure questi concluse nulla e da ciò forse ebbe origine l'asserzione comune che Venezia non avesse proposto nulla e che fosse falsa la voce sparsasi ch'essa pensasse al taglio dell'istmo di Suez; ma non fu così, come risulta da più attento esame di alcuni documenti dai quali emerge fuor di dubbio che la Republica nel 1504 pensava all'apertura d'un canale attraverso all'istmo egiziano.

Giova però rammentare dapprima che secondo la storia o almeno secondo la tradizione i Faraoni cominciarono, e il re di Persia Dario figlio d'Istaspe continuò quel canale che faceva comunicare il Mediterraneo col mar Rosso per mezzo del Nilo. Il canale dei Faraoni fu ostruito dalle sabbie e quando poi Tolomeo Filadelfo riparò tutto il lavoro l'opera sua fu pure distrutta. Vi posero mente gl'imperatori romani Traiano ed Adriano ma come ognun sa non ne fecero di nulla. Amru il conquistatore dell'Egitto, quegli stesso che una nota e fallace leggenda farebbe tanto barbaro da aver ordinato l'incendio della biblioteca d'Alessandria, avrebbe desiderato di congiungere direttamente il Mar Rosso col Mediterraneo senza servirsi del Nilo; ma il califfo vi si oppose, forse per il pregiudizio che si conservò fin ai nostri giorni circa il disequilibrio dei mari, forse anche per non aprire una via troppo facile ai commerci e quindi alla conquista agl'infedeli occidentali ed egli dovette contentarsi di cercar di riaprire l'antico canale che fu poi

di nuovo distrutto (1). — Così adunque al principio del secolo XVI il canale di Suez era sempre allo stato di discussione quando si propose: ma da chi e quando ed in quali circostanze fu proposto? È ciò che ci proponiamo di esaminare, dietro la scorta del Fulin che ha trattato siffatta quistione. (2) Egli riepiloga dapprime le conclusioni del Bullo e del Veludo che prima di lui si occuparono di questo argomento e dice che secondo il primo di questi due, sbaglia il Ranke che attribuisce a papa Sisto V l'idea del taglio e sbaglia pure la tradizione popolare che l'attribuisce ai Veneziani e vuole ch'essi l'avessero proposto al Soldano: laddove da un attento esame dei dispacci del Bernardo da Costantinopoli e del Gritti da Roma, si vede chiaramente che siffatta idea era venuta agli uomini politici del governo turco nel 1586 e che i Veneziani avendolo saputo ne avevan proposto al pontefice l'esecuzione. Cioè la tradizione avrebbe attribuito ai Veneziani, l'onore d'un'idea non veneziana ma turca,

(1) Si vede dunque che prima del periodo del quale ci occupiamo, il mar Rosso comunicò tre volte col Mediterraneo e cioè al tempo dei Faraoni, dei Tolomei e degli Arabi: ma di queste aperture di istmo non ci occupiamo per varie ragioni: la prima, che di siffatti lavori e del respettivo commercio di quei tempi sappiamo troppo poco per poter discorrere con cognizione di causa; poi perchè anche ammettendo che il canale sia stato aperto, durò poco e non sappiamo nulla delle conseguenze di siffatta apertura; inoltre perchè non facciamo la storia del canale di Suez nelle varie età, ma consideriamo tre strade proposte nel secolo decimosesto e riproposte nel nostro e finalmente perchè in quegli antichi tempi il canale di Suez non poteva avere l'importanza internazionale e commerciale che avrebbe avuto nel cinquecento e che ha ora: giacchè nel cinquecento fu proposto contro la strada del Capo di Buona Speranza ed ora fu adottato contro la medesima.

(2) *Archivio Veneto del 1871. Parte seconda.* Rinaldo Fulin: *Il canale di Suez e la Repubblica di Venezia nel 1504.*

avrebbe confuso l'offerta fatta al pontefice con quella che imaginava fatta al Soldano ed avrebbe assegnato ai primi anni del secolo XVI un pensiero sorto alla fine del secolo stesso. Continuiamo a seguire il Fulin che dopo riepilogato il concetto del Bullo espone in poche parole l'opinione del Veludo prima di dire la sua. Il Veludo adunque crede che l'acquisto dell'Egitto proposto da Marin Sanudo Torcello al papa (e del quale abbiamo parlato) sia stato confuso colla proposta di taglio dell'istmo: nota che il Daru (1) e forse il Marin (2) contribuirono a siffatto errore credendo che le parole colle quali Marin Sanudo Torcello propose vari modi di danneggiare il Soldano d'Egitto, volessero alludere al taglio dell'istmo stesso: riporta poi la testimonianza di Luigi Roncinotto (3) il quale così scriveva tra il 1529 ed il 1532: «Continuando il mio cammino venni al fiume Nilo e di lì al mar Rosso in un porto chiamato il Tor, ove ritrovai molti ingegneri mandati dal signor Turco, li quali guardavano una fossa che per quanto intesi, anticamente dal mar Rosso s'andava al Nilo; la qual fossa era sessanta miglia italiane larga et cento piedi lunga: et gli habitanti di quelli luoghi mi affermavano, detta fossa essere stata cominciata dagli antichi Ptolomei re d'Egitto, ma poi non compiuta, temendo che per quella il mar Rosso non summergesse l'Egitto. Il gran signor Ottomano adunque continuava la cavazione della fossa predetta, acciò le caravelle cariche di specie potessero venire

(1) *Storia della Republica veneta.*

(2) *Storia del commercio veneto.*

(3) Rammentato da Marco Foscarini nella *Storia della Letteratura Veneziana.* Non possiamo fare a meno di rammentare che la critica moderna ha messo in dubbio le asserzioni date da questo viaggiatore nella sua relazione.

dall'India de longo in Alessandria et de lì in Costantinopoli et a quest' opera vi erano allora da dodici mila guastatori che sollicitavano di cavar la detta fossa. » E poco prima aveva detto « Ed andai al Pelusio, nel qual luogo ritrovai vintimila guastatori ch'erano posti a cavare una fossa la qual diceano anticamente esser stata fatta dalli gloriosi Romani, la qual è miglia sessanta italiane, et dicesi che per detta fossa dal mar Rosso nel Nilo et fino in Alessandria in Italia venivano le caravelle d'India cariche di specie. Io vidi nel cavamento di detta fossa molti soprastanti et si aveva già cavato da miglia venti. » Dunque secondo il Veludo si pensava in Egitto al taglio dell'istmo di Suez, ma non erano i Veneziani che lo proponevano al Soldano, nè del taglio parlano gli storici veneziani ad eccezione del Daru che riportando le parole di Marin Sanudo Torcello relative al modo di indebolire l'Egitto, vi aggiunge di suo l'idea del taglio dell'istmo senza considerare che questo avrebbe probabilmente fatto l'effetto contrario, come fece ai nostri giorni. Riepilogate così brevemente le conclusioni del Bullo e del Veludo, il Fulin dichiara di concordare con tutti e due che il taglio dell'istmo uon fu proposto dai Veneziani al Soldano, sebbene soggiunge di credere che l' opinione volgare abbia origiue più antica e più autorevole che non sia la storia del Daru. Quindi facendo cenno dei documenti da lui veduti in archivio e riepilogando brevemente i fatti relativi alle scoperte geografiche ed ai danni sentiti conseguentemente in Venezia, egli rammenta che nel 1504 fu mandato al Cairo il Teldi, e che essendosi egli ammalato, fu mandato in vece sua il Giova come abbiamo detto noi pure. Ora la *commissione* data al Teldi era già stata publicata per opera del Romanin e anche qui l'abbiamo riportata testè, nè vi si fa cenno del taglio dell'istmo, ma il Fulin non

contento di vedere la filza del registro dei Dieci dalla quale il Romanin aveva tolto il documento, volle pure vedere la minuta della commissione predetta, perchè talora le correzioni, le cancellature e le aggiunte lasciano immaginare la discussione di cui non si conserva altro vestigio. Nè fu deluso nelle sue speranze perchè vide che nel discutere la commissione per Francesco Teldi (la quale fu invece data a Bernardino Giova) i Dieci avevano pensato al taglio dell'istmo ed il segretario aveva già scritto la proposizione che l'oratore doveva farne al Soldano. Nel seguito della discussione il Consiglio aveva mutato opinione, il passo si era quindi cancellato, ma per fortuna, il segretario vi aveva strisciato sopra la penna con tanta parsimonia che vi si può leggere tuttora con facilità. Il passo è il seguente « Una cosa non volemo pretermettere, recordatane da molti come provision opportunissima ad impedir e del tutto interromper le navigation dei Portoghesi, videlizet che cum multa facilità et brevità de tempo si potrà far una cava dal mar rosso che mettesse a drectura in questo mare de qua, *come altre volte etiam fo rasonado de far:* la qual cava se potria assegurar a luna et laltra bocha cum do fortezze per modo che altri non potrian intrar nè uscir, salvo quelli volesse el signor Soldan (1) la qual cava facta se potria mandar quanti navili et galie se volesse a chazar li Portogalesi che per alcun modo non potrian parer in quelli mari: questa cava intendemo saria cum grande segurtà del paese del signor Soldan, et daria infinita utilitade a quello. Però volemo che non in la prima audientia che haverai dal signor Soldan, ma in un'altra

(1) Notisi la differenza in proposito tra le idee di quel tempo e quelle dell'età nostra, nella quale si combatte giuridicamente e politicamente per la libertà dei canali: vedi poi i paragrafi 50, 66 e 77.

audientia con grande dexterità ed a qualche bon proposito rasonando de le provision necessarie ut supra, tu debi dir che molti di quì recordano essa cava, monstrando più presto de refferir la opinion de homeni periti in simel cosa, che alcuno fermo nostro obiedo et recordo, azio el prefato signor Soldan non prendesse alcuna ombra che fassamo tal rechiesta a nostra particolar utilità et danno del signor Soldan o pericolo del stado suo. Et però te forzerai proponerla cum tal modo, che tal proposition sia acceptada in bona parte, et sopra tuto li farai intender quanti beni succederian de la cava predicta. » Da questo passo che fu poi cancellato, risulta dunque che appena visto necessario un più celere passaggio, si pensò a Venezia al taglio dell'istmo e si vede che questa non era la prima volta, perchè i Dieci dicono parlando di questo progetto « *altre volte etiam fo resonado* » e quel che più monta non ne parlano come di cosa di loro invenzione ma avvertono « *che è cosa recordatane da molti come provision opportunissima* » Dopo aver mostrato questo documento il Fulin domanda con ragione se la tradizione che dice proposto il taglio dell'istmo al Soldano, dovrebbe avere per unico fondamento il progetto ventilato dai Turchi come vorrebbe il Bullo, o l'erronea interpretazione del Sanudo come vorrebbe il Veludo, domanda quindi se non è più probabile che questa deliberazione per quanto segreta e poi revocata del Consiglio dei Dieci possa esser trapelata tanto più che l'idea del taglio era, come si è detto, comune nei primi anni del cinquecento. Notiamo ancora col Fulin che Venezia potrà aver discusso nel 1502 la stessa proposta di taglio; il Registro ne tace, ma la filza corrispondente manca. Comunque sia, risulta da ciò che abbiamo veduto che la proposta non fu fatta nè nel 1502 nè nel 1504: ossia il Giova andò invece del Teldi al Cairo, trattò gli in-

teressi della Republica ma naturalmente non poteva fare alcun cenno del canale di Suez intorno al quale non aveva ricevuto incarico alcuno. Nè ricevettero istruzioni in proposito gli altri inviati del 1505 o del 1511 ed anzi risulterebbe da varie prove che la republica aveva deposto il pensiero del taglio dell'istmo e noi pure avremo occasione di vedere quando ciò successe. In conclusione dagli studi del Fulin, del Veludo e del Bullo si ricava che nel 1504 e forse nel 1502, si pensava da molti in Venezia al taglio dell'istmo di Suez, che nel 1529 o 1532 secondo il Roncinotto vi erano attorno molti lavoranti e che nel 1586 gli uomini politici del governo turco, pensavano ad un canale che mettesse in comunicazione i due mari. Esamineremo questi progetti, nessuno dei quali fu completamente posto in opera, fermandoci a preferenza sul primo che dei tre è quello di cui possiamo discorrere con maggiore cognizione di causa (1).

§ 27.° — *Discussione sul canale di Suez nel secolo decimosesto.*

Venezia adunque al principio del secolo decimosesto pensò al taglio dell'istmo di Suez, perchè impedita nei commerci d'Oriente, non potendo, come si è veduto, mandare le sue navi dallo stretto di Gibilterra e non volendo comprare le merci a Lisbona, era questa l'unica

(1) Nel 1870 e nel 1871 furono da vari eruditi studiate nell'Archivio generale di Venezia le questioni relative al taglio dell'istmo ed alle proposte fatte al Soldano; per esempio dal Bullo, da Eugenia Fortis e dal Dal Zotto ma oltrechè non è conosciuta nessuna conclusione a stampa di questi studiosi, il Fulin assicurò chi scrive che non si publicò nulla di nuovo su tale quistione che resta così inalterata.

via nuova ed ardita e da tentarsi nella difficile condizione in cui si trovava, disturbata in Oriente dai Portoghesi e minacciata nel Mediterraneo dai Turchi. E notisi che questa coincidenza storica per la quale la republica aveva questi doppi nemici, non è da lasciarsi da parte ed è lecito supporre che Venezia avrebbe meglio potuto provvedere alle sue difficoltà ove queste si fossero presentate ad una alla volta e non riunite insieme, tanto più che a questi due gravi mali si aggiunsero poi quelli risultanti dalla lega di Cambrai. Ma poichè qui non dobbiamo discutere se non del canale di Suez, notiamo frattanto che per quanto aumentati fossero gli scambi tra l'Oriente e l'Occidente, pure il commercio non aveva tale importanza da indurre a tentare il taglio dell'istmo e, per quanto è lecito supporre, a Venezia non ci avrebbero pensato, senza i viaggi dei Portoghesi e la nuova strada da loro scoperta. D'altra parte si consideri che dopo le scoperte delle quali trattiamo, coll'allargarsi delle cognizioni geografiche, coll'accrescersi dei paesi conosciuti, aumentò ancora più d'importanza questo commercio d'Oriente al quale parteciparono anche altre nazioni, sicchè questa strada commerciale del mar Rosso per il canale di Suez, frequentata dagli stati mediterranei tutti, avrebbe accanitamente lottato contro la nuova strada dei Portoghesi: nè si può dire ora qual piega avrebbero preso gli avvenimenti e quale delle due vie avrebbe avuto maggior probabilità di prevalere. Ma ci sembra evidente che date le circostanze dei tempi, non sarebbe stato possibile ai Portoghesi mandare parte delle loro navi per una strada e parte per l'altra, come ha fatto la Gran Bretagna ai nostri giorni dopo l'apertura dell'istmo, perchè il Portogallo non avea un naviglio potente come quello che ha oggi l'Inghilterra, sicchè il taglio dell'istmo di Suez avrebbe danneggiato

il Portogallo e non sarebbe stato del tutto privo d'importanza quando fosse stato possibile : e della sua possibilità vogliamo appunto toccare. Quanto alla possibilità materiale o tecnica che sia, per quanto conforme alle dichiarazioni fatte in principio non dobbiamo occuparcene, non esitiamo a dire che l'impresa era tutt'altro che difficile e ci sembra di poter asserirlo per tre motivi; prima di tutto dalla concorde testimonianza di più storici e dalla tradizione, sappiamo che in tempi più antichi fu aperto un canale attraverso l'istmo dal mar Rosso al Nilo, sicchè se non fosse riuscito far comunicare direttamente i due mari, si sarebbe tentato di riaprire l'antico canale: inoltre nei dispacci da Costantiuopoli in data del 1586 del bailo Bernardo nei quali si tratta la proposta del taglio dell'istmo (1), quest'ambasciatore così si esprime a riguardo delle intenzioni del governo turco: « Volere Amurat che quell'alveo antico che passa da questo in quel mare sia ricavato, che poi (il *bey* di Gemen o Jemen) prenda informazione buona di pratici del paese e *comandi tre uomini per villa* a questo effetto esentandoli da ogni fazione ». Non era dunque difficile ai Turchi o Mammelucchi che fossero, trovare un buon numero di lavoranti; e chi pensi che allora le braccia dell'uomo supplivano al lavoro che adesso fauno le macchine, capirà di quanta importanza fosse questa facilità di poter reclutare lavoranti imperiosamente ed in tempo relativamente breve. Finalmente avremo occasione di notare in seguito che nello scavo del canale eseguito nel nostro secolo sotto la direzione di Lesseps, non si trovò difficoltà di sorta per la natura sabbiosa del suolo, ed è naturale che

(1) Sono i dispacci che han dato occasione allo studio del Bullo in proposito, riepilogato in poche parole nel paragrafo precedente.

non ve l'avrebbero trovata allora. Ma scavato che fosse il canale sia direttamente tra i due mari, sia per mezzo di un canale dal mar Rosso al Nilo, bisognava vedere se era possibile servirsene ed a questo proposito noteremo che nel 1504 nel qual anno fu proposto il taglio, la potenza portoghese alle Indie non era ancora tanto consolidata da non poter permettere ai Veneto-Turchi di tentare la sorte, e a questo abbiamo fatto accenno testè, ma non possiamo far a meno di notare che i Portoghesi si sarebbero opposti senza dubbio, che poi gli avvenimenti presero una piega più decisa e sebbene riuscisse ai Mammelucchi nel 1508 di sorprendere la flotta condotta dal figlio dell'Almeida, di sconfiggerla e di uccidere lo stesso ammiraglio, pure l'anno dopo il vecchio duce Almeida potè vendicare la rotta ed il figlio annientando la flotta egiziana alla battaglia di Diu del 3 Febbrajo 1509. E peggio ancora fu negli anni successivi, perchè nel 1510 i Portoghesi conquistavano Goa e l'anno seguente Malacca e finalmente il 26 Marzo 1515 Albuquerque compariva dinanzi ad Ormuz e poco dopo se ne impadroniva, chiudendo in tal modo definitivamente l'antica via dall'Eufrate al Mediterraneo e facendo restare così assoluti padroni i Portoghesi di tutto l'Oceano Indiano dove non permettevano che sventolasse la bandiera di alcun altro popolo e dove trattavano come pirati i marinari di altre nazioni che avessero avuto l'audacia e l'imprudenza di lasciarvisi sorprendere (1). Nè si

---

(1) PESCHEL *Geschichte des Zeitalters der Entdekungen*. Stuttgart, Cotta 1877 pag. 466; « Jetzt waren die Portugiesen die unbestrittnen Gebieter des indischen Oceans .... Kein Fahrzeug durfte sich ohne portugiesische Pässe in den Gewässern sehen lassen, denn jeder andrer Kauffahrer wurde wie ein Seeräuber behandelt ... ». (*Die beiden Seewege nach dem Morgenlande*).

deve dimenticare che se gli Egiziani eran sconfitti nel 1509 alla battaglia di Diu dai Portoghesi, la republica veneta pativa nello stesso anno la memorabile rotta di Agnadello (Ghiara d'Adda) e che in parte indebolita da questo disastro, in parte timorosa di attirarsi l'ira dell'Europa cristiana, non poteva, come si è detto, fornire ajuti materiali al sultano Kansuh-el-Ghawri e per farglielo capire inviava al Cairo il 22 Gennajo 1512 l'inviato Domenico Trevisani (1) ed in questo difficile momento gli ajuti al cadente regno dei Mammelucchi vennero dai Turchi e non dai Veneziani: nè vi era, come si è visto, affatto famigliarità, ma soltanto unione per interessi commerciali avversata ed interrotta spesso da reciproca diffidenza, come risulta dalle istruzioni date al Teldi delle quali testè tenemmo parola, dove è palese ogni tanto la paura di svegliare i sospetti o la suscettibilità dell'alleato mal fido; dal che risulta pure la poca probabilità di durata di quell'accordo che era necessario per compier l'impresa. Ecco dunque un altro motivo per il quale anche indipendentemente dalle altre ragioni addotte, non avea probabilità di riuscita il lavoro del quale trattiamo. Delle ragioni per le quali non fu accettata la proposta di taglio stimiamo inutile parlare, perchè queste consistono appunto nella diffidenza verso il soldano d'Egitto della quale adesso tenevamo parola, oltrechè nella speranza che i viaggi dei Portoghesi potessero essere per qualche improvvisa causa interrotti. Difatti rammenteremo che appunto nello stesso anno 1504 il Priuli scriveva nei suoi diarj, dei quali già facemmo cenno, che il governo veneto non volle accettare l'invito

---

(1) *Viaggio di Domen. Trevisan ambasciatore veneto al Gran Sultan del Cairo nell'anno 1512*, descritto da Zacc. Pagani Venezia 1875.

dei Portoghesi di comprare le spezie a Lisbona per varj motivi ed anche perchè i senatori,.... « ne erano molto indurati de opinione che questo viazo de l'India non potesse durare et non volevano lassare li viazi soliti ». E poichè abbiamo visto che i fatti fino ad un certo punto giustificavano allora siffatta opinione, era naturale che non si insistesse molto sull'idea del taglio dell'istmo.

Questo per il taglio proposto alla data del 1504: quanto all'impresa del taglio medesimo che secondo il Roncinotto sarebbe stata tentata nel 1529 o in quel torno non diremo altro se non questo, che ci sembra chiaro che le condizioni generali erano anche peggiori che al principio del secolo per il consolidamento dell'impero portoghese e per la sostituzione dei Turchi ai Mammelucchi in Egitto. Finalmente rispetto alla data del 1586 si noterà che le condizioni non erano mutate se non in peggio, perchè i Portoghesi nel loro impero dell'Indie erano sempre al colmo della potenza e l'impero ottomano pur potentissimo e di cui poco o punto si fidava l'Europa cristiana, non ci sembra fosse in tali condizioni di solidità commerciale e di civiltà da poter imprendere con speranza di riuscita quest'opera a danno del Portogallo (1). Concludendo dunque, diremo che per ovviare ai danni che potevano derivare dalle scoperte geografiche, si presentavano a Venezia varj mezzi, dei quali eliminati gli altri come

(1) A titolo di curiosità notiamo che nello stesso anno 1586 nel quale avrebbero dovuto Venezia ed i Turchi cooperare al taglio di Suez, il *bailo* veneto a Costantinopoli Maffeo Venier studiava i modi di rendere questa città facile a prendere dagli Occidentali: non c'era dunque probabilità di stretti accordi con siffatte proposte ed idee. Vedi *Relaz. Amb. ven.*, raccolte da Albèri, Serie III, vol. II, pag. 295.

inopportuni o indecorosi, restava il taglio dell'istmo di Suez e questo a parer nostro, si è visto che sarebbe stato non del tutto inutile, nè impossibile materialmente ed avrebbe avuto dapprima qualche speranza di successo, ma poi per la potenza a cui pervennero i Portoghesi non avrebbe potuto durare e per la reciproca diffidenza degli Egiziani e dei Veneziani non avrebbe fatto buona prova, se questi e quelli lo avessero tentato o insieme o ciascuno da sè: per questo motivo come per l'incredulità alla durata della strada dei Portoghesi, fu respinta assolutamente l'idea del taglio e gli avvenimenti a nostro avviso provarono che la republica non fece male a respingere anche questa che apparentemente era la sola via di salvezza che le si offrisse, alla quale inutilmente al par di lei si sarebbe appigliato anche l'Impero Ottomano che pure prese a considerarla.

§ 28.°
Quali provvedimenti avrebbe potuto prendere la Republica veneta nelle età precedenti.

Per voto nostro dunque, dopo aver mostrato per via di eliminazione, che a prima vista il taglio di Suez offriva una via di scampo a Venezia, abbiamo dovuto riconoscere che nemmen questo dava sufficienti garanzie tanto da eccitare la republica a tentarlo, e in tal modo bisogna necessariamente concludere che non v'era per la republica nessuna via di scampo e che nulla poteva tentare. E qui il nostro esame del canale di Suez e del suo ufficio nel secolo decimosesto sarebbe terminato, ma vogliamo ancora dare uno sguardo alle condizioni nelle quali fu Venezia al principio del secolo decimosesto, per formarci un'idea più chiara dell'impossibilità in cui si trovava di regolarsi altrimenti.

Ed invero bisogna convenire che, mentre per l'addietro tutte le circostanze erano state tanto favorevoli a Venezia, che cominciando dalla prima crociata, poi colla quarta e poi colle invasioni dei Tatari, senza eccessiva fatica aveva acquistato il primato dei mari, al principio del secolo XVI tante avversità e contrarietà si erano accumulate contro questo stato colla conversione dei Tatari all'islamismo, colla caduta delle colonie della Tana, colle invasioni dei Turchi e finalmente colla caduta dei Mammelucchi e colla scoperta della nuova via per le Indie, oltrechè colla lega di Cambray, che non sappiamo qual ingegno politico avrebbe potuto imprimere agli avvenimenti ed al commercio un corso differente da quello che ebbero. Notiamo che non è ufficio dello storico discutere fatti che non sono avvenuti e dire che cosa sarebbe successo ove le cose fossero state differenti da quello che furono e nemmeno staremo a discutere, se abbia ragione il Seeley il quale dichiara che la decadenza dell'Italia nel 500 deve spiegarsi colla mancanza dei commerci e non colla decadenza politica, ma ci sembra non sia del tutto da condannarsi la sua dottrina secondo la quale nel cinquecento successe al periodo *talassico* il periodo *oceanico* (1): colla qual dottrina egli osserva che mentre dalla più remota antichità fino alla fine del secolo decimoquinto, il mar Mediterraneo era stato l'orbita e come il focolare del commercio generale, Colombo ed i Portoghesi mutarono il centro, sostituendo al Mediterraneo l'Oceano, spostando in tal modo gran quantità di interessi, abbassando alcune città ed innalzandone altre. Non ci sembra che questo genere di cambia-

(1) J. R. Seeley. *L'Expansion de l'Angleterre: traduction de l'anglais de* J. B. Baille et Alfred Rambaud. Paris, Armand Colin 1885 pag. 108-9 *Influence du Nouveau Monde sur l'Ancien.*

menti possa davvero esser preveduto, ma ad ogni modo vogliamo osservare che vi fu un uomo nella Republica veneta che nelle età precedenti non era contento dell'indirizzo dato alla cosa publica, un uomo del quale abbiamo spesso avuto occasione di far menzione, intendiamo dire di Marin Sanudo Torcello, il quale con molto affetto e dando prova di grande interesse alla cosa publica, si dette un gran da fare per spingere i Cristiani in genere alle crociate e per procurare ad ogni modo la grandezza della sua patria. Fra le altre imprese egli raccomandava nell'interesse del commercio e collo scopo di distruggere la prosperità dell'Egitto, di dirigere le merci dell'India per Bagdad, Bassora, Tauris e Caffa alla Tana ed alle coste asiatiche del Mediterraneo (1). Ma non fu questo il solo scopo che si propose Marin Sanudo, nè la sola impresa ch'egli raccomandasse, anzi insistette moltissimo affinchè i Veneziani conquistassero l'Egitto, per sradicare così quello ch'egli considerava come nodo dell'islamismo e proponendosi con ciò di spingere la republica ad un atto che avrebbe dovuto tornarle utile anche commercialmente. E senza voler discutere neanche questa eventualità, perchè troppo ci allontaneremmo dal nostro scopo, dobbiamo pur riconoscere, che se Venezia avesse posto in atto la conquista dell'Egitto, che pur poteva tentare, la sua storia sarebbe forse stata differente e la republica avrebbe potuto farsi valere assai più nelle

---

(1) Sembra accertato che Marin Sanudo non conoscesse la via dalla Tana alla Cina della quale parlammo addietro (paragr. 16, *Le strade commerciali frequentate in conseguenza delle invasioni tatare*) perchè se ciò non fosse, egli che tanto desiderava di danneggiare l'Egitto, avrebbe spinto i Cristiani su questa via per allontanarli da quella del mar Rosso, mentre non accenna che alla via dell'Asia Minore.

dolorose circostanze nelle quali si trovò verso il 1500: questo Venezia non volle mai fare e pur ammettendo che abbiano ragione il Riant ed il Tessier i quali come si è veduto, (1) sostengono che non si dovette alla politica veneta l'allontanamento della quarta crociata dall'Egitto, i fatti stanno a mostrare che Venezia fu sempre se non connivente coll'Egitto, almeno timorosa della sua potenza. E quello che si dice dei rapporti tra Venezia e l'Egitto al principio del secolo XIII, deve ripetersi per quelli tra la stessa republica ed i Turchi verso la metà del secolo decimoquinto, perchè quando l'Europa cristiana si proponeva di muovere contro gli Ottomani, temendo che poi divenissero troppo potenti come realmente avvenne, la republica non prese parte ai concilj ed alle assemblee promosse dai pontefici e specialmente da papa Pio II (Enea Silvio Piccolomini) o i suoi inviati arrivarono in ritardo o non parteciparono alle deliberazioni dicendosi privi di istruzioni, perchè la republica tutta intenta ai commerci aveva timore di guastarli rompendo direttamente guerra ai Turchi (2). Se dunque vi fu errore da parte di Venezia non fu, ci sembra, per parte degli uomini che la governavano al principio del secolo decimosesto, ma fu forse un errore generale della sua politica troppo egoista e commerciale, errore antico e di cui nel cinquecento si sentirono le conseguenze (3).

---

(1) Vedi addietro la nota al par. 13. *L'Egitto e la quarta crociata.*

(2) Vedi Heyd *op. cit.* II. 319. « Die Republik Venedig hutete sich wohl, jenen Entscheidungskampf vorzeitig herbeizufuhren ».

(3) Ci sembra opportuno osservare che gli altri stati e le altre republiche del bacino del Mediterraneo, che al pari di Venezia avrebbero avuto interesse al taglio dell'istmo di Suez, non si sarebbero trovate in condizioni differenti rispetto alle difficoltà politiche che

§ 29.° — *In qual tempo Venezia cessasse di attendere al taglio dell'istmo di Suez.*

Nel fare la storia del taglio dell'istmo di Suez, abbiamo accennato al fatto che dopo non molti anni la Republica avrebbe lasciato da parte il pensiero del taglio ed infatti molto prima dell' ultima proposta del 1586, Venezia era disposta a rassegnarsi alla sua sorte e a non cercar più questa strada. Ci sembra che di ciò si possa avere prova non dubbia, da alcuni documenti publicati in questi ultimi anni dall' Harrisse (1). In quest' opera l'autore parla d'un intrigo che sarebbe stato ordito per opera di Sebastiano Cabot pilota maggiore di Carlo V, il quale si disponeva a tradire il suo signore e a rivelare un preteso passaggio di NO verso il Catai (cioè verso le Indie) alla republica di Venezia ed appunto perciò spediva con gran segretezza un marinaio di Ragusa al Consiglio dei Dieci di Venezia, raccomandando il segreto per tema d'esser impiccato, come meritava, quel traditore. E il consiglio dei Dieci diede prontamente incarico a Gaspare Contarini, ambasciatore veneto in Ispagna, dotto ed erudito del quale avremo occasione di riparlare, di abboc-

---

finora abbiamo enumerato, cioè rispetto ai rapporti coi Portoghesi da una parte e coi Turchi dall'altra. Considerando inoltre che ad eccezione del Portogallo, non vi eran stati commerciali marittimi e potenti sulle rive dell'Atlantico e che i popoli dell'Oceano Indiano non avevan motivo di tentare l'impresa, si potranno, a nostro avviso, generalizzare per tutti gli stati del secolo XVI, le conclusioni alle quali siamo giunti per la Republica Veneta rispetto al Canale di Suez.

(1) Henry Harrisse: *Jean et Sebastien Cabot, leur origine et leurs voyages. Etude d'histoire critique ecc. d'après des documents inedits.* Paris, Ernest Leroux, 1882.

carsi col Cabot per sentire di che si trattava e difatti l'abboccamento ebbe luogo ed il Contarini fece varie obiezioni all'ammiraglio facendogli osservare che Venezia non aveva porti nè possessi fuori del Mediterraneo e che il suo tentativo di recarsi al Catai, sarebbe indubbiamente stato contrariato dagli Stati che avevano porti sull'aperto Oceano, cioè dall'Impero Ottomano, dal Portogallo, dalla Spagna e dalla Germania (1). Al che rispose il Cabot che pure il modo v'era e restò d'accordo coll'ambasciatore (sebbene questi non sembrasse molto persuaso della realtà della cosa) ch'egli sarebbe andato a Venezia, per reclamare la dote di sua madre: ciò poi non avvenne e Cabot nell'Agosto del 1551 si abboccò con Giacomo Soranzo alla corte di Londra collo stesso scopo e collo stesso risultato negativo (2). Su di ciò non vogliamo insistere perchè davvero riuscirebbe troppo difficile conoscere che cosa fosse questo passaggio che Cabot voleva rivelare a Venezia e al tempo stesso fa male assistere a un tradimento come questo. Notiamo piuttosto che Venezia verso la metà del secolo XVI, mostra d'aver rinunziato compiutamente al taglio dell'istmo, tant'è vero che s'appiglia avidamente a questa altra strada che le viene offerta nel frattempo e che era molto più difficile del canale di Suez, anzi come ognun vede addirittura assurda, mentre se avesse avuto in animo d'insistere sull'apertura del canale di Suez, non si sarebbe affatto occupata della via propostale

(1) Vedi la risposta del Contarini al Cabot e la lettera del primo al Senato Veneto al paragr. 46.

(2) V. Harrisse, *op. cit.*, pag. 117. pag. 129. Appendici 8, 20, 26, 28, 29, 30. 31, 32, 35. Anche nella voluminosa ed importante monografia di Franz Dittrich su *Gaspare Contarini* (Braunsberg, 1885) a pag. 116-117 si ripete la storia del tradimento di Cabot ch'egli trae dal Rawdon Brown.

dal Cabot per mezzo del Contarini. Prima di finire non possiamo fare a meno di notare, che, eccezion fatta per la relazione dell' ambasciatore veneto Vincenzo Querini testè esaminata, nella quale si contengono prudenti consigli per la Republica Veneta, nelle altre Relazioni di Germania o di Spagna o di Portogallo del secolo decimosesto, troviamo parole di ammirazione per la straordinaria potenza degli Stati nuovamente ingranditi e quasi voti di incoraggiamento per la loro prosperità, ma non vi si trovano parole di rammarico perchè Venezia ha perduto il primato del commercio delle spezie e nemmeno raccomandazioni, consigli o proposte di tentativi fossero pur difficili ad attuarsi, per far ritornare Venezia se non nello stato di prima, almeno in una condizione migliore. La diplomazia veneta che rese tanti servigi alla Republica, in questo non la servì punto quanto era necessario, cioè non l'avvertì del pericolo che la minacciava, mentre era suo dovere farlo, pur non potendo consigliare nulla (1).

---

(1) Qui s'intende di parlare delle Relazioni stampate dall'Albèri di cui dicemmo sopra e non dei dispacci, in parte inediti, nei quali forse vi potrà essere quello che inutilmente si cerca nelle Relazioni.

III

La strada proposta da messer Paolo Centurione.

§ 30.° *Consolidamento della potenza portoghese alle Indie Orientali.*

Ed intanto la potenza portoghese alle Indie si andava sempre più consolidando, specialmente dacchè come si è detto il 26 Marzo 1515, Albuquerque riusciva a prendere Ormuz ed a troncarne le relazioni coll'Occidente: questa città era allora molto potente tantochè correva comunemente il proverbio che diceva « Il mondo è un anello ed Ormuz è la gemma che l'incastona » Allora i Portoghesi dominavano colle loro fortezze tutto l'Oceano Indiano da Ormuz a Malacca e perseguitavano spietatamente quelli che non erano dei loro ed i mercanti europei potevan provvedersi a Lisbona del pepe di Calicut, dello zenzero di Cananor e della cannella di Ceylan. Non solo nelle conquiste dovevano affaticarsi molto i Portoghesi ma anche nel difendere i possessi acquistati: così rammenteremo che dopo presa Malacca, il *pati* (1) Unus ammiraglio di pirati, assalì più e più volte Albuquerque ma fu sempre vigorosamente respinto (2). E sempre più i Portoghesi eran gelosi dei loro possessi e delle loro scoperte, ed é tanto vero che il re di Portogallo non voleva aver a che fare con nessuno stato, nè con forestieri di

(1) La parola *pati* era da gran tempo usata nell'isola di Giava per significare *ministro* e poi prese il significato di *grande*.

(2) Peschel, *Geschichte des Zeitalters* ecc. pagina 477 « Pati Unus.... der sich in Japara (Nordküste von Yava) ein Reich gründen konnte....

nessuna città, che egli rifiutò assolutamente d'acconsentire alla proposta che nel Febbraio del 1518 gli fece il veneziano Giacomo Tagliapietra che era andato da lui per chiedere uua flotta per recarsi alle Indie (1). E a questo proposito rammenteremo che anche Genova voleva seguire la via dei Portoghesi, ma non risulta che abbia concluso nulla in proposito (2).

§ 31.° — *Ricerca di nuove terre e di nuove strade.*

Così per le scoperte di Diaz e di Gama delle quali facemmo cenno, come per quelle di Colombo di cui parleremo, erano infiammati gli animi dei dotti e dei viaggiatori, specialmente dei navigatori, alla ricerca di nuove terre e di nuove strade commerciali che ad esse conducessero (3). Così alcuni si diressero nella direzione di N.O. altri verso S.O. ed altri verso N.E., coll'intenzione e colla speranza di giungere per questa nuova via alla China: e vedremo poi che molti si pongono sulla strada percorsa da Colombo, come fra gli altri Cabot il quale però si diresse più al Nord, al modo

(1) Osserviamo per incidenza che questo fatto vien a confermare quel che dicemmo nei paragrafi precedenti a proposito della difficoltà di rapporti tra Venezia ed il Portogallo.

(2) Vedi Belgrano, *Atti della Società ligure*, vol. V, pag. 398. Siffatto potere incontrastato dei Portoghesi nei mari d'Oriente durò per tutto il secolo decimosesto alla fine del quale, come ognuno sa, Portoghesi e Spagnuoli furon combattuti e soppiantati da Inglesi ed Olandesi: vedi poi alla fine del paragr. 55.

(3) Come prova di siffatto ardore, vedi nella nota raccolta di G. B. Ramusio *Navigationi et Viaggi*, Venezia 1606, vol. I, pag. 371. *Discorso su vari viaggi per i quali sono state condotte dalle Indie Orientali le spetierie e su altri nuovi che si potranno usare per condurle* ecc.

stesso che nel nostro secolo, col quale come vedemmo il cinquecento ha tanti punti di contatto per l'importanza delle scoperte, oltre le strade in esercizio, in costruzione od in progetto, ve ne sono tante altre più o meno vagamente proposte come vedemmo e come meglio vedremo (1). Le nuove terre si cercavano perchè da quelle trovate si supponeva che ve ne dovessero essere altre a quelle prossime o contigue, che si potessero facilmente scuoprire e perchè una volta capito ch'erano troppo ristrette le idee che anticamente si avevano sulla misura e sull'estensione della terra, pareva che ci dovessero essere molte altre terre da scuoprire. E nuove strade si cercavano in conseguenza del ritrovamento di nuovi paesi, perchè le strade vecchie servivano per i paesi già dapprima frequentati ed era naturale che coll'allargarsi dell'ambiente e collo spostarsi dei vari interessi, si tentasse di sostituire altre strade a quelle già conosciute ed appunto fatti di simile genere abbiamo veduto verificarsi nel Medio Evo in conseguenza della conquista mongolica e delle crociate. Si rammenti poi che le scoperte geografiche avevano alterato tanti interessi e danneggiato stati potenti e non sembreranno strani i tentativi fatti per cercare nuove strade dopo le scoperte geografiche del cinquecento; tra le altre che furono proposte troviamo quella di messer Paolo Centurione.

---

(1) Vedi poi i paragr. 56, 66, 68, 69 e 73.

§ 32.° — *Paolo Centurione e la sua strada per le Indie.*

Di messer Paolo Centurione e del suo disegno di strada commerciale per le Indie, abbiamo notizia da varie fonti che, come vedremo, si riducono poi ad una sola. L'Amat di S. Filippo (1) rammenta ch'egli fu figlio naturale di Raffaele Centurione: che commerciò in Oriente e che volendo togliere il monopolio delle spezie ai Portoghesi, ed essendo precluse le antiche vie del mar Nero e del mar Rosso per la prepotenza degli Ottomani, si volse alla Russia detta allora principato di Moscovia. Egli voleva far di Calicut un emporio di spezie, che imbarcate sull'Indo, l'avrebbero risalito e sbarcate nell'Afganistan sarebbero andate per terra fino all'Osso, dove le merci indiane come quelle provenienti dalla Persia si sarebbero di nuovo imbarcate e per acqua sarebbero sbarcate nel Caspio: di lì potevan giungere le spezie per via dei fiumi Volga, Oka e Moscova a Mosca, grande emporio settentrionale d'onde si sarebbero sparse per l'Europa. I vantaggi di questa via consistevano nell'essere più corta di quella del Capo; vi guadagnava la qualità delle merci deteriorate dal mare, dalle pessime navi e dalla chiusura nelle stive. Il Centurione andò a Mosca coll'appoggio di papa Leone X, ma non ottenne nulla per ragioni di gelosia che tra breve esamineremo più a

(1) Negli *Studi Bibliografici e biografici sulla Storia della Geografia in Italia.* Roma, Tipografia Elzeviriana, 1877, pag. 124. *(publicazione eseguita in occasione del 2.° Congresso geografico internazionale tenuto a Parigi nel 1875).* Notiamo che di questa pubblicazione dell'Amat fu eseguita una seconda edizione che, almeno nella parte relativa al Centurione, non differisce affatto dalla prima.

lungo. Continua l'Amat dicendo che il suo disegno fu lodato e si dice che se ne impensierissero i Portoghesi. Il navigatore genovese da vecchio andò in Inghilterra ed ebbe da Arrigo VIII il comando di alcune navi, ma morì prima di salpare. Questa notizia che l'Amat ci dà del Centurione non differisce gran fatto da quella di Spotorno (1) dal quale il primo in gran parte l'ha tratta; soltanto lo Spotorno si diffonde un poco più ed avverte che del viaggiatore genovese non fece parola il Tiraboschi, ma ne parlarono il Federici, il Foglietta e due contemporanei, cioè Agostino Giustiniani e Paolo Giovio. Inoltre lo Spotorno nota che l'idea del Centurione non era ai suoi tempi ancora stata posta ad effetto, ma sarebbe presto diventata realtà (2): avverte che tra le altre cause per cui il Centurione non concluse nulla, dobbiamo rammentare le sconfitte patite dai Moscoviti per opera dei Polacchi, la morte di Leon X e le susseguenti feste per l'elezione di Clemente VII, dopo il breve pontificato di Adriano VI, che richiamarono e trattennero in Roma il Centurione che era andato in Russia specialmente per trattare dell'unione tra la Chiesa greca e la latina (3), nota poi coll'annalista Giustiniani che i Portoghesi tremavan per l'impresa del Centurione e che tutti gli uomini savi ed intelligenti la tenevano atta a produrre grandissima utilità: soggiunge di suo che gl'Italiani avrebbero volentieri veduto accostarsi al mar Nero le produzioni dell'Asia Meridionale, d'onde facilmente le avrebbero sparse nei vari mercati d'Europa. Ma poi-

(1) *Storia letteraria della Liguria*, vol. IV, pag. 275-80.

(2) Lo Spotorno scriveva nel 1826 — sessant'un anno dopo, la sua profezia non si è ancora avverata.

(3) Da quello che diremo poi, risulta che questa notizia è inesatta.

chè tutti questi biografi si sono specialmente fondati sopra un unico fonte dal quale tutti hanno tratto le loro notizie, stimiamo utile farne cenno anche qui, rammentando che si tratta della lettera di monsignor Paolo Giovio all'Arcivescovo di Cosenza (1). Egli dunque riferisce le parole pronunziate da un tal Demetrio ambasciatore del Granduca di Moscovia Basilio IV Ivanovitch (2) al papa, che appunto era venuto in Italia di ricambio dopo l'andata del Centurione in Russia.

Secondo il Giovio dunque, questo Demetrio avrebbe asserito «... che il detto messer Paolo con uno animo grande et oltramodo grande, cercava una nuova et incredibile via da condur le specierie dall'India, havendo egli per fama inteso mentre negoziava in Egitto, in Sorìa e in Ponto che dall'ultima India su pel fiume Indo a contrario d'acqua si potevano condurre spetierie e quindi per poco spatio di cammino per terra passando per la sommità dei monti di Paropasimide (Paropamiso: monti del Turchestan) poteasi condurle in Oxo fiume dei Bactriani, il quale quasi dagli stessi monti che nasce l'Indo, con corso contrario menando seco molti fiumi, appresso il porto di Strava (Asterabad) entra nel mar Caspio (3) e finalmente contrastava dicendo che gli pareva facile e sicura navigatione da Strava infino a Citrachan (Astrachan) città mercantesca

(1) *Pauli Jovii de legatione Basilii magni principis Moscoviae ad Clementem VII* nella Raccolta di *Navigationi e Viaggi* di G. B. Ramusio Venetia 1616 vol. II pag. 132 ecc.

(2) I principi di Moscovia non avevan ancora il titolo di *czar*: fu Ivan IV Basiliewitch, successore di Basilio IV Iwanowitch che prese per il primo questo titolo.

(3) Avremo occasione di discutere tra breve il corso dell'Osso: notiamo intanto che la sua supposta foce nel Caspio non sarebbe stata ad Asterabad ma molto più al Nord.

ed alla foce del fiume Volga e d'indi poi su per i fiumi Volga, Ocha e Moscha facilmente potersi andare alla città di Moscovia e da Moscovia per terra a Riga e al mar di Sarmatia ed a tutti li paesi di ponente. Et questo cercava egli per essere sopra modo sdegnato per le ingiurie dei Portoghesi i quali avendo in gran parte soggiogato l'India e presi tutti i luoghi dove si facevano mercanzie, compravano tutte le spetierie e l'indrizzavano in Hispania et s'erano avvezzati a venderle a tutti li popoli dell'Europa a prezzi molto maggiori che prima non si solea e con grandissimo guadagno: anzi guardavano le marine dell'India con tanta diligente cura tenendovi armate continovamente, che parea che del tutto fossero intermesse et abbandonate quelle mercantie delle quali per la via del Golfo della Persia e su per l'Eufrate e per lo stretto del mar Arabico e finalmente giù per il fiume Nilo, per il nostro mare tutta l'Asia e l'Europa si fornivano abbondantemente e a pregio più vile: *essendo anche la mercantia dei Portoghesi, molto cattiva perciocchè per l'incomodità della lunghissima navigatione che fanno i Portoghesi e per difetto della sentina delle navi, par che si guastino le spetierie e finalmente la lor possanza e sapore e odore per lo star lungamente ne li magazzini di Lisbona disperdesi e dileguasi*, cercando sempre i mercanti di metter a conservare le più fresche nei magazzini e vender le vecchie e queste per molta muffa. Ma benchè messer Paolo sottilmente discorrendo di queste cose e mettendo in grandissimo odio i Portoghesi mostrasse che se si aprisse questo viaggio, molto maggiormente s'accrescerebbono le gabelle del Re e a miglior mercato potriano essi Moscoviti comprar le spetie, delle quali in tutte le vivande ne consumano gran copia, nondimeno non potè in quanto a cotal negotio impetrar cosa alcuna. Perciocchè Basilio giudi-

cava che non si dovesse ad un forestiero e non conosciuto mostrar quei paesi i quali dessero la strada d'andar nel mar Caspio e nei regni di Persia. » — Quindi soggiunge il Giovio sulla fede dello stesso Demetrio, Paolo di mercante fattosi ambasciatore, cercò di rannodare relazioni tra il papa ed il granduca ed in conseguenza di ciò fu mandato ambasciatore a Roma quel Demetrio stesso del quale parliamo (1). Vedremo più tardi che cosa si debba pensare di questa strada e del suo ufficio, ma intanto notiamo che lo stesso Ramusio che nella sua Raccolta riporta per intero la Relazione di Paolo Giovio sulle cose di Moscovia, in un'altra parte della Raccolta stessa, ripetendo lo stesso fatto della visita di Paolo Centurione a Basilio Granduca di Moscovia giunge a conclusioni ben differenti ed ecco come. Nel primo volume dell'opera sua (2) dice che parlando egli con diversi scienziati e fra gli altri con un matematico di Mantova, questi disse che discorrendo con un ambasciatore di Moscovia trovato in Germania *nella sua gioventù* (3), costui gli aveva fatto capire che come i Portoghesi arrivavano alle Indie dal Sud, così poteva il Granduca di Moscovia arrivarci dal Nord e che egli aveva notizia del paese del gran Cane di Cataio per cagione delle guerre continue che s'ave-

(1) Sbaglia adunque lo Spotorno che pur ha consultato il Ramusio e l'abbiamo notato testè: lo scopo della visita del Centurione a Basilio era commerciale e divenne politico-religioso soltanto quando la proposta della sua strada fu respinta.

(2) Ramusio *op. cit.* vol. I, pag. 371. *Sui vari viaggi per li quali ecc.*

(3) Poichè questo è scritto poco dopo il 1546 le date combinano e questo ambasciatore potrebbe essere benissimo il già rammentato Demetrio: del resto queste righe sono scritte dopo il 1546 perchè si parla dell'assalto dato in quest'anno a Diu e poco dopo quest'anno, perchè si parla di questo fatto come d'un fatto recente.

vano coi Tartari la maggior parte dei quali dipendeva dal detto Gran Cane e soggiungeva (sempre il medesimo ambasciatore) dicendo ch'era andato in Moscovia Paolo Centurione, odiando i Portoghesi per cercare nuova strada « che le spetierie venissero d'India per via di Tartari e del mar Caspio nella Moscovia di donde caricati in navilj sopra il fiume Riga che scorrendo nel paese della Livonia sbocca nel mar Germanico, le voleva far navigare per tutto il ponente con gran facilità; e che il suo principe gli dette orecchio et non mancò all'hora di far ogni cosa et fece tentare alcuni signori di Lordo (?) di Tartari vicini, ma le guerre che eran tra loro e i grandissimi diserti che dicevano esser necessario di passare, li fece tòrre dall'impresa; mentre, soggiunge, se fosse stata proposta la navigazione dai lidi di questo nostro mare settentrionale, andando dietro la costa fino al Cataio, facilmente questo suo disegno poteva riuscire ». La contraddizione tra questi due passi che tutti e due si leggono nella medesima raccolta del Ramusio, non potrebbe esser più flagrante, ma rimettendone a tra poco la discussione, ci sembra d'aver detto abbastanza sul Centurione e che sia abbastanza chiaro lo scopo ch'egli si proponeva; soltanto crediamo opportuno aggiungere che due autorevolissimi scrittori che già abbiamo rammentato, fan cenno del Centurione e della strada da lui proposta, vogliamo dire del Peschel e dell'Heyd: il primo (1) si limita ad accennare che anche prima

(1) *Geschichte der Erdhunde* 32, nota 3 « Schon früher hatte ein genuesischer patriot Paolo Centurione sich vom Pabst Leo X Empfehlungsbriefe an den russischen Groszfursten geben lassen, um die alten Handelsverbindungen Genua's mit Südrussland wieder anzuknüpfen, die über das kaspische Meer und den Oxus aufwärts Indien erreichen sollten. »

dei tentativi di Jenkinson e di Chancellor, doveva esser frequentata una strada per l'Indie attraverso il continente asiatico e l'altro (1) prima dice che sarebbe fiorita una nuova êra di civiltà per la Persia se fosse stata adottata la strada di messer Paolo Centurione, poi nota che fu bene non si teutasse quest'impresa che era del tutto chimerica per l'oltrepotenza dei Portoghesi (2).

§ 33.° — *Non si conoscono altre notizie rispetto al Centurione.*

Prima di procedere oltre vogliamo esaminare se alle notizie che abbiamo veduto e che tra breve discuteremo rispetto al Centurione, se ne possano aggiungere altre e potremo affermare che nell'Archivio di Genova non si trova nessun'altra notizia in proposito (3) sicchè dovremo limitarci alla conoscenza delle notizie a stampa. Nè ci sembra possibile che negli Archivi dell'impero Russo vi sia alcuna notizia nè contraria nè conforme a quelle che abbiamo date perchè negli Ar-

(1) Heyd *op. cit.* pag. 504-5 testo e nota « Es war in der That besser dass gar kein Versuch gemacht wurde den chimärischen Plan ins Werk zu setzen. »

(2) È notevole e strano al tempo stesso, che l'Heyd riporta le due varie versioni alle quali accennammo, senza cercar di concordarle e senza mostrar meraviglia della loro discrepanza: nel testo si trascrive la conclusione della relazione di Paolo Giovio che però l'Heyd non toglie dal Ramusio ma dallo Starczewshi, (*Hist. ruthen. script. escteri saec. XVI* vol. I pag. 3 ecc.) e che confronta con Adelung (*Kritisch literärische Uebersicht der Reisenden in Russland bis 1700, deren Berichte bekannt sind* Petersburg 1846) mentre nella nota si ripete l'opinione già citata del Ramusio secondo la quale Basilio avrebbe dato ascolto al Centurione.

(3) Dobbiamo questa notizia alla gentilezza del signor Belgrano direttore dell'Archivio stesso.

chivi di Mosca dell'antica capitale, non si conserva nessun documento più antico del tempo di Pietro il Grande e perchè per quanto sappiamo, non vi è nessuna traccia di rapporti tra il Granduca di Moscovia e la Republica di Genova o altro privato (1). Nè d'altronde ci può importare molto se su questa strada si trovano altre notizie o no, perchè avremo occasione di vedere che non era possibile per i Russi per i quali fu proposta, perchè vedremo che se anche fu presa in considerazione non fu nemmeno tentata, e sopratutto

---

(1) Nel 1877 per iniziativa dell'Archivio-Generale di Venezia, il governo italiano fece premura fra gli altri governi anche a quello russo per avere notizie precise sull'ordinamento degli Archivi in Russia e questi fece pubblicare sull'argomento una relazione in lingua russa nella quale però sono intercalate alcune pagine in francese: vedi *Renseignements sur les Archives de Russie* per le BARON BUHLER directeur des Archives principales de Moscou du Ministére des Affaires etrangêres. Moscou 1880: vi si legge che i primi cataloghi furono fatti dopo l'assunzione al trono della dinastia di Romanow colla quale fu posto fine alle invasioni dei Tartari e dei Polacchi che avean lasciato Mosca incendiata e saccheggiata. Quando poi Pietro il Grande trasferì la capitale a Pietroburgo, soppresse l'antico ufficio delle Ambasciate di Mosca, ma vi lasciò l'antico deposito col nome di *Archivi del collegio di Stato degli Affari Esteri.* Neppure vi è alcuna notizia di più sull'argomento nell'opuscolo dovuto alla penna del generale russo ANNENKOF « *Akhal Tekinski Oazis i pooti v Indiyou* » tradotto dal russo in inglese e riepilogato nell'opera di MARVIN *The Russians at Merv and Herat.* London, W. H. Allen 1883, Libro I, pag. 50. Curioso è che si nomina un Centurione dall'Amat di S. Filippo a proposito della fondazione di un'effimera compagnia delle Iudie fatta a Genova nel 1647-48: vedi AMAT DI S. FILIPPO, *Delle Relazioni antiche e moderne tra l'Italia e l'India*, Roma, Tipografia dell'Opinione 1886 pag. 112. Confessiamo di non aver veduto gli opuscoli di Benedetto Scotto nei quali a detta del signor Belgrano si potrebbe contenere qualcosa sull'argomento, ma non ci sembra che si possa trattare di cosa di molto momento per gli argomenti detti nel testo alla fine del presente paragrafo 33.

perchè il concetto ne è assai chiaro senza che occorrano altri schiarimenti in proposito: ad ogni modo nelle notizie che abbiamo, c'è assai da studiare per tentare di concordare le varie contraddizioni.

§ 34.° — *Varie versioni circa la strada proposta dal Centurione.*

Più che una contraddizione troviamo subito al principio un errore in tutte e due le differenti descrizioni della strada che abbiamo preso ad esaminare: intendiamo dire che è sbagliato quel punto nel quale si dice che le merci dovevano navigare nell'Osso *fiume che sbocca nel mar Caspio* (1). Quanto al corso di questo fiume noteremo che da alcuni e fra gli altri da Burnes si dubitò se l'Osso si gettasse mai nel mar Caspio, ma questo pare veramente indubitabile e dall'Humboldt si spiegherebbe nel seguente modo. Egli suppone che anticamente tutta la depressione dell'Asia centrale, ossia tutta la concavità che forma il Turan (detto finora Tartaria indipendente) fosse come un gran mare interno e che ai tempi d'Erodoto circa, il lago d'Aral fosse come una baia del Caspio; che poi si staccassero l'uno dall'altro questi due mari per il disseccamento delle sabbie intermedie che comunicavano prima per una specie di linea trasversale continuando i due rami del fiume a dirigersi nei due mari differenti, cioè uno nel mar Caspio e l'altro nel mar d'Aral, finchè il primo essendosi seccato per lenta evaporazione sarebbe rimasto soltanto l'altro. Jenkinson che

(1) Crediamo inutile rammentare che l'Oxus della Geografia classica corrisponde all'Amu-Deria o Gihun e l'Jaxartes al Sir Deria o Sihun.

nel 1559 visitava il Caspio sarebbe stato il primo ad affermare che i Turcomanni ostruirono la foce dell'Osso che metteva nel Caspio colla speranza di impedire la diminuizione delle acque del fiume nel suo corso superiore e la stessa idea si rese popolare coll'andare del tempo tanto che il Canestrini non esitò ad accettarla come se si trattasse di cosa sicura (1). Ma per quanto sia accertato o almeno molto probabile che una volta l'Osso sboccasse nel mar Caspio, ci sarà agevole dimostrare fin all'evidenza che ai tempi del Centurione questo fiume aveva già da molto tempo un'unica foce nel mar d'Aral come ha attualmente (2). E prima di tutto notiamo che l'Heyd (3) a proposito della via tenuta al tempo delle invasione dei Tatari nel secolo decimoquarto, dalle merci dall'India al Caspio, ci dice che queste passavano per l'Osso e poi ad Urgendsch eran tolte da questo fiume e portate per terra ad Astrakan, nè questo trasbordo avrebbe avuto ragione di essere, quando le merci avessero potuto essere condotte a questa città per una via del tutto acquatica; rammenteremo inoltre con una autorevole testimonianza (4) che a proposito dell'Osso vi sono grandi incertezze tra i geografi antichi, ma dai geografi arabi Istachri, Ibn Hauqual, Maçudi, Edrisi ed Abulfeda in giù, non c'è dubbio ch'esso abbia sempre sboccato nel mar di Corasmia (mar d'Aral): si ag-

---

(1) Canestrini: *Commercio di Venezia coll'Armenia e con Trebisonda*: nell'*Archivio Storico*, Prima Serie, Appendice volume 9 pag. 342.

(2) Non ci consta che sia stata condotta ad effetto l'idea del governo russo di scavare di nuovo l'antico letto dell'Osso o quello che si suppone debba essere stato tale e che come tale è segnato negli Atlanti moderni.

(3) *Op. cit.* II 191. *Die Colonien am Nordgestade des Pontus.*

(4) *Ausland.* 15 Giugno 1874 n. 24.

giunge che l'Jassarte non poteva certo gettarsi nel mar Caspio perchè c'è di mezzo un altipiano, ma che forse questi due fiumi comunicavano tra di loro. Ancor più decisiva è la conclusione del De Goece (1) il quale dimostra che da almeno mille anni il corso di questo fiume non ha cambiato indirizzo e che qualunque sia stata la causa del cambiamento dev'essere ricercata in un'epoca di gran lunga anteriore alla dominazione mussulmana e che i suoi effetti non furono mai interrotti nè nel Medio Evo nè nell'età moderna come si potrebbe credere da alcuni testi male interpretati. Risulta da una leggenda, egli aggiunge, che al 1000 gli abitanti di quei paesi pur conservando la tradizione giunta fino ai nostri giorni, che una volta l'Osso sboccasse nel mar Caspio, vedevano, sapevano e dicevano che come ora sboccava nel mar d'Aral. Molti credettero sulla fede di Abulghaz che il cambiamento di direzione fosse più recente; ma questo storico dei Tatari il quale affermò che avanti il 1575 l'Osso si gettava nel Caspio, fu tratto in errore credendo che il cambiamento fosse avvenuto proprio cento anni prima, come gli fu detto, mentre il numero *cento* si deve prendere come numero indeterminato, esprimente molti anni, tant'è vero che se Abulghaz avesse dato nel segno, Jenkinson che visitò quei paesi nel 1549 avrebbe trovato che l'Osso sboccava nel Caspio, mentre come abbiamo veduto egli accenna a questo fatto soltanto come ad una lontana tradizione e non traversò affatto l'Osso nella via da Mangishlack ad Urgendsch (2). Ad

(1) *Das alte Bett des Oxus Amu Deria* von M. J. De Goece mit einer Karte. Leiden, Brill 1875.

(2) In modo un poco differente avea trattato di quest'argomento un anno avanti Luigi Hugues (*Il lago di Aral*, Torino, Loescher, 1874) ma come vedremo, in conclusione asserisce anche egli

ogni modo si esprimeva con poca esattezza l'ambasciatore Demetrio o interpretò male le sue parole monsignor Paolo Giovio, perchè se anche il fiume si fosse allora gettato nel Caspio, la sua pretesa foce sarebbe stata molto più al Nord di Strava (Asterabad) dove egli la colloca. Da questo che diciamo rispetto al corso del fiume Osso, risulta evidente che non c'è da cercare grande esattezza nella descrizione della strada proposta dal Centurione quale ce la espone il Ramusio, perchè quest'errore del quale abbiamo fatto cenno prova abbastanza ch'egli non conosceva troppo a fondo la Geografia dell'Asia Centrale (1). E v'ha ancora di peggio, perchè oltre a quest'errore abbiamo ancora due contraddizioni, per una delle quali prima si dice che

---

che nei tempi dei quali parliamo, l'Osso si gettava nel mar d'Aral e non nel mar Caspio. Osserva (pag. 36) che dalle parole di Jenkinson si scorge che nel secolo XVI l'Amu Deria tributava le sue acque al lago d'Aral conformemente a quanto dicono Istackry nel secolo X ed Edrisi nel secolo XII e contrariamente a quello che dice Hamdallah due secoli dopo Edrisi. Da Abulghasi si ammette che nel secolo XV, circa cento anni prima di Jenkinson, le acque dell'Amu tributassero quasi totalmente al Caspio (nel testo abbiamo già esaminato e combattuto col De Goece quest'opinione) e in seguito vi è contraddizione tra Abulghasi e Jenkinson. L'Hugues cerca di conciliare siffatta contraddizione e crede di poter concludere che dalla metà del secolo XVI (poi a pag. 51 dice *dal principio del secolo XVI*) le acque di questo fiume cominciarono a sboccare tutte nel lago d'Aral. Alla fine di questa memoria si nota che i cangiamenti di corso dell'Amu Deria produssero variazioni al lago d'Aral, ma che le leggi della fisica non autorizzano a ritenere possibile l'intermittenza del corso del fiume ammessa da Jenkinson. Sembra che l'Hugues non abbia conosciuta la leggenda relativa al corso del fiume avanti il mille, della quale abbiamo parlato nel testo colla scorta del De Goece.

(1) Rammentiamo che in tutte e due le versioni si ripete lo stesso errore e non nella sola descrizione del Giovio, sicchè non a questo, ma al Ramusio crediamo di dover imputare lo sbaglio.

le merci sarebbero andate da Mosca a Riga sul Baltico per via di terra e poi si sostiene che sarebbero passate per il fiume Riga: per l'altra contraddizione, come si è visto, una volta si dice che il granduca Basilio rifiutò assolutamente di prendere in considerazione la strada in proposito, mentre poi si sostiene che egli tentò l'impresa. Sospendendo provvisoriamente per ora di tentare di conciliare queste due opposte versioni e non tenendo conto dell'altra contraddizione e dell'errore già notato, osserveremo che bisognerà cercare di procurarci da noi idee chiare sull'argomento perchè questo è tutt'altro che chiaro. Non staremo nemmeno a discutere la strana asserzione di chi disse che la Russia non accettò le proposte del Centurione perchè voleva farsi europea e non ricacciarsi nella barbarie asiatica (1), perchè nella storia della Russia di quell'età, non sappiamo vedere questo contrasto di civiltà europea e di barbarie asiatica e piuttosto rammenteremo le parole colle quali il Ramusio accenna alla difficoltà d'avvicinarsi alle Indie per via di terra. Egli dice: Il grande ostacolo al commercio dell'India attraverso l'interno dell'Asia, sta nella barbarie dei popoli Tatari che non potendo assalire l'India per mare, vi fanno incursioni per terra e la devastano come la povera Italia divenuta preda dei Tedeschi, dei Francesi e degli Spagnuoli (2). Vogliamo piuttosto terminare questa breve discussione alla quale si presta

---

(1) Bruniałti. « *Le grandi vie di comunicazione ecc.* » nel Vol. *Studi sulla Geografia naturale e civile d'Italia* publicato in occasione del 2.° Congresso Geografico Internazionale radunatosi a Parigi nel 1875.

(2) Ramusio *op. cit.* I 338. Queste parole confermerebbero la versione secondo la quale Basilio tentò l'impresa e ne fu scoraggiato dalla barbarie dei popoli Tatari che già vedemmo convertiti all'islamismo. Ma di ciò a tra poco.

la strada Centurione, accennando che vi è un'altra discrepanza circa alla data, che dall'Amat di S. Filippo è posta al 1502 e dall'Heyd al 1520 (1). Non esitiamo a porci con quest'ultimo per alcune ragioni che brevemente accenneremo: prima di tutto dice lo stesso Amat e dice pure Spotorno sulla fede di Ramusio, che messer Paolo aspettò in Roma per la morte di Leon X avvenuta nel 1521 e tornò per la seconda volta in Russia con lettere di papa Clemente VII che fu eletto nel 1523 e non passarono certo tanti anni di distanza tra i due viaggi, nè sembra che queste proposte siano state fatte durante il pontificato di Clemente VII o ad ogni modo non dopo il 1525, perchè in quell'anno il Centurione morì. Noteremo inoltre che dopo la repulsa patita dal granduca di Moscovia, messer Paolo andò alla corte di Arrigo VIII re d'Inghilterra, il quale non fu eletto fino al 1509, onde troppo avrebbe dovuto aspettare il navigatore genovese prima d'andare alla corte d'Arrigo, se la prima proposta fatta alla corte di Russia fosse del 1502. Ancora crediamo che non ci sia da dubitare di scegliere la data del 1520 piuttosto che l'altra rammentata prima, perchè nella Relazione del Giovio si dice chiaramente, che il Centurione era fortemente sdegnato coi Portoghesi i quali « *avevano in gran parte soggiogato l'India e preso tutti i luoghi nei quali si facevano mercanzie* » nè ciò era avvenuto fino alla conquista di Goa, di Ormuz e di Malacca, chè anzi nel 1502 si dubitava generalmente della possibilità delle imprese dei Portoghesi.

---

(1) L'Amat di S. Filippo dice che la proposta ed il viaggio furon fatti nel 1502, nè si può supporre un errore di stampa ed un conseguente scambio tra 1502 e 1520 perchè i viaggi son riportati in ordine cronologico ed il viaggiatore precedente al Centurione (Giovanni Danese) vien rammentato alla data del 1502 mentre quello che segue immediatamente (Matteo Benigno), vien rammentato alla data del 1503.

Finalmente si noti che fino al 1505 regnò in Moscovia il granduca Ivan III Basiliewitch, sicchè se dovessimo accettare la data proposta dall'Amat, dovremmo credere che fosse stata proposta a lui la strada che per comune consenso tutti dal Ramusio all'Annenkof, dicono proposta invece a Basilio IV Ivanowitch (1).

---

(1) L'incertezza e la contraddizione del Giovio o di Demetrio che sia, rispetto all'itinerario della strada del Centurione, non deve far maraviglia, perchè era ancora molto recente il progresso delle scoperte geografiche. Come esempio di siffatti errori possiamo portare un brano della relazione di Luigi Roncinotto che notammo al paragrafo 26 e che qui capita a proposito. Vi si fa cenno d'una strada che in parte come vedremo corrisponde a quella di messer Paolo Centurione della quale ci occupiamo e ci mostra che nei tempi precedenti c'era già una comunicazione tra i mari asiatici col Caspio e per esso colle provincie dell'Europa centrale. Ecco il passo in proposito contenente le notizie che sarebbero state comunicate al Roncinotto: « Già cinquanta anni tutte le specie, che venivano in detto porto, andavano verso il fiume Tanai ad una città detta la Tana nel mar maggiore (Mar Nero) ed ivi li Veneziani e Genovesi venivano con lor galee e navi a levar le spetie e al tempo antico tutte le spetie venivano condotte quà (a Bassora) e non andavano nel mar Rosso e di qui eran condotte a Citrachan città posta nel mare Caspio et in un'altra città detta Verbet (Derbend) pur nel detto mare e di lì venivano in Polonia e poi in Alemagna e a quelli tempi l'Italia conveniva a fornirsi per via di terra todesca ecc. » Non abbiamo bisogno di notare che questo non è vero, perchè già abbiamo veduto al paragrafo 24 che l'Italia anzi continuò a fornir spezie alla Germania per tutto il secolo XVI e per il XVII. Vedi *Viaggi alla Tana* pag. 107 nella collezione di Ramusio ed Heyd *op. cit.* II pag. 719 nota 3.

§ 35.° — *La strada proposta dal Centurione non era frequentabile dai Russi del secolo decimosesto.*

Per avere idea dell'estensione della Russia di quel tempo, possiamo vedere le seguenti notizie che si trovano presso un contemporaneo — La Russia è lunga tremila miglia e larga circa la metà; contiene quindici ducati, sedici provincie e due regni: con Tartari ed Astrakan ha duecentomila cavalli, ma buoni soltanto centocinquantamila: la separano dalla Svezia monti aspri, nevi e ghiacci (1). Ma chi volesse notizie più chiare e più esatte per formarsi un'idea della possibilità che avevano i Russi di recarsi all'Indie aprendosi un passaggio attraverso l'Asia centrale, potrà osservare che neppure al principio del nostro secolo v'era ancora idea chiara della difficoltà richiesta da siffatta impresa, tanto è vero che lo czar Paolo I credette di vedere nelle steppe dell'Asia centrale, la via che lo poteva condurre alle Indie d'onde desiderava di scacciare gl'Inglesi; si alleò per questo fine con Napoleone facendo con lui un trattato, secondo il quale un esercito avrebbe dovuto passare da Asterabad per il Korassan e l'Afganistan alle Indie; ma l'impresa non ebbe pur principio d'effetto ed alla morte di Paolo, il suo successore Alessandro I volse l'animo ad Occidente. É ben vero che nello stesso secolo decimosesto nel quale fu fatta la proposta del Centurione, troviamo notizia d'un trattato conchiuso dallo czar Teodoro Ivanowitch ultimo della dinastia di Rurik, nell'anno 1587 terzo

(1) Vedi nelle Relazioni degli Ambasciatori Veneti già rammentate, la *Relazione di Polonia* di Girolamo Lippomano Serie I, vol. VI, pag. 307.

del suo regno, con alcuni mercanti parigini (1) e questo ci è prova dell'interesse che prendeva la Russia al commercio e del desiderio che aveva di occuparsi delle cose d'Europa: ma non si può dimenticare che lo stesso Basilio IV a cui si rivolse messer Paolo fu costretto a muovere guerra contro Kasan ed era quindi assai lontano dall'Asia centrale nella quale avrebbe dovuto avventurarsi: e se sottomise Novgorod e Pskow (2), d'altra parte ebbe a sopportare gravi guerre e soltanto dipoi riprese il disopra e quando pur ebbe riportato delle vittorie in conseguenza delle quali ci fu una Russia sola (3), ebbe sempre abbastanza da fare a tener fronte ai Polacchi ed ai Tartari suoi nemici esterni (4) nè il contatto tra i Russi ed i Chinesi i quali ultimi da tempo immemoriale giungevano come tuttora giungono all'Asia Centrale, successe fino al 1652 nel qual tempo s'incontrarono all'Amur (5). Un'altra prova se pur occorresse della lontananza dei Russi dalle regioni dell'Osso e dello Jassarte al principio del secolo XVI, l'abbiamo nel fatto che Herberstein (6) il quale andò

(1) *Bulletin de la Societè de l'Histoire de Paris*, Septembre et Octobre 1884. Pag. 132.

(2) Geddie, *op. cit.*, pag. 186. « It was not till 1521, in the time of Vassili, son of the *Great* and father of the *Terrible* Ivan, that this magnificent land whose rich harvests *looked like waving forests*, was added to the possessions of the Grand Dukes of Muscovy. »

(3) Rambaud, *Histoire de Russie*. Paris Hachette., Collection Duruy.

(4) Geddie, *op. cit.*, ibidem.

(5) Compagnoni, *Storia di Russia*, vol. III, pag. 689.

(6) Sigismondo Herberstein scrisse: *Rerum Moscovitarum commentarj*: ecco il titolo esatto di quest'opera della quale non abbiamo avuto notizia che indirettamente: *Rerum Moscovitarum Commentarii. Russiae breuissima descriptio et de religione eorum varia. Acc. chorogrophia totius imperii Moscici et vicinorum quorundam mentio.* Antverpiae J. Steelsius 1557.

in Moscovia appunto tra il 1517 e il 1526, fa menzione al pari di Jenkinson del quale tra breve riparleremo, dei Kaissaki (Kazachi) originari dai Kara-Kirghiz, dei quali parimente avremo occasione di far menzione, e dice che questi popoli dopo la morte di Gengis-khan conservarono i loro propri *khan* e poi ripresero la loro indipendenza (1). Si può notare col già rammentato Geddie, che in generale prima di Pietro il Grande, i Russi non conoscevano i limiti dell'Europa e non fu che dopo il rovesciamento dei kanati mongoli di Kasan ed Astrakan, per opera d'Ivan il Terribile, nella seconda metà del secolo XVI, che il dominio russo fu portato al Volga ed al Caspio ed i principi di Moscovia si diedero il titolo di Czar, come vedemmo. La loro cognizione delle regioni oltre l'Ural ed all'Est del Caspio dovette essere ben vaga, mentre per i popoli dell'Europa occidentale anche per i più colti, le contrade dell'Asia Centrale erano terre assolutamente incognite, nè se ne ebbe per tutto il Medio Evo altra notizia al di fuori del racconto di Marco Polo che nel suo Milione ci lasciò il deposito principale dei fatti relativi alla parte di mondo al Nord dell'Oxus (Osso) ed all'Est degli Urali, che con nome generico era detta Gran Tartaria. Collo stesso autore rammenteremo che il professore Grigorief ha mostrato che v'erano relazioni commerciali e scambi di missioni tra la Russia ed i Kanati dell'Asia centrale fino dal 1620 e che appunto al principio del secolo decimosettimo vi fu la prima spedizione contro Chiva, ma prima di questo tempo, egli dice, sarebbe impossibile trovare rapporti di sorta tra la Russia e

(1) Gatteyrias. *À travers l'Asie centrale.*. Paris. Degorge Cadot, pag. 235: aggiunge poi « et furent plus tard renforcés per un grand nombre d'Ousbeks qui se reunirent à eux. Ils purent alors fonder un puissant empire.

l'Asia centrale (1). E sebbene ci sembri dimostrato che le relazioni tra i due paesi in quistione sarebbero state allora impossibili, vogliamo pur portare la testimonianza di una penna russa, rammentando col generale Annenkof (2) che mentre a detta d'uno scrittore persiano del nono secolo, i Russi procedevano al Caspio, d'onde al mar d'Aral a Balch e di lì alla China, poi essendo essi stati sottomessi al giogo dei Tartari, erano rimaste impedite queste comunicazioni tra Oriente ed Occidente e soltanto Nevgorod e Smolensko poteron commerciare coll'Ovest o meglio colle città anseatiche. Per quanto adunque si può sapere, il primo a tentare di recarsi alle Indie sarebbe stato un mercante di Tver per nome Afanasi Nikitim, che alla fine del secolo decimoquinto sarebbe giunto nella sua esplorazione soltanto fino al Korassan. E qualche tempo dopo la proposta del Centurione della quale come abbiamo detto, l'Annenkof fa menzione negli stessi termini nei quali noi stessi ne abbiamo parlato, anche gl'Inglesi entrarono in relazione con Basilio e mandarono merci in Russia collo scopo principale di giungere ai territori all'est del Caspio. Si formò in Inghilterra una compagnia per aprire una via per le Indie e per la China e fra gli agenti mandati per Astrakan vi fu An-

---

(1) Vedi GEDDIE, *op. cit.*, cap. I, pag. 11, cap. II, pag. 13, capitolo XXIV, pag. 560.

(2) Abbiamo già detto che il generale Annenkof scrisse un'opuscolo intitolato «*L'oasi di Akhal Tekhe e la via per l'India*» e che questo opuscolo è stato riepilogato nel primo libro dell'opera di Carlo Marvin « *The Russians at Merv and Herat and their power of invading India*» London W. H. Allen 1883. Ora in questo opuscolo dell'Annenkof si tocca per incidenza delle prime relazioni tra l'Occidente e l'India ed in particolare tra la Russia e l'India: pag. 49 e 50 dell'opera del Marvin.

tonio Jenkinson che andò a Boccara nel 1555 (1) ma poichè questa città riceveva merci da Aleppo e Smirne, egli tornò addietro senza aver ottenuto il suo scopo. Anche la Germania e l'Olanda tentarono la sorte, ma naturalmente più di tutti la Russia. Lo czar Alexai Michailowitz mandò due volte ambasciatori al Gran Mogol: ma questi (Abbas II) sempre li rimandò indietro: nel 1675 il tartaro di Astrakan, Usoof Kasimoff fu inviato al Gran Mogol e l'anno dopo fu mandato a Cabul, d'onde però fu respinto perchè portava lettere ma non mercanzia ed il Gran Mogol saputo il fatto disse che lo czar di Russia aveva mandato inviati allo Shah d'India per ricchezze e non per altre ragioni (2) e fu soltanto nel 1695 che Simone Malenki riuscì a spingersi fino a Delhi; però non v'erano ancora relazioni stabili, nè pacifiche nè guerresche, tanto è vero che la spedizione di Pietro il Grande fallì compiutamente. Ma poichè ci sembra dimostrato fino all'evidenza che la Russia era troppo lontana dall'India per poter tentare l'impresa proposta dal Centurione, cessiamo di parlare delle relazioni politiche tralla Russia e l'Asia centrale delle quali dovremo poi tener parola quando tratteremo delle comunicazioni ferroviarie tralla Russia e l'India nel nostro secolo, e notiamo piuttosto come le cose anzidette ci diano oc-

(1) Il Marvin in una nota rettifica l'asserzione dell'Annenkof rammentando giustamente che questo successe nel 1558 e cita in proposito « *The voyage of master Anthony Jenkinson, made from the citie of Mosco in Russia to the citie of Boghar in Bactria, in the 1558; written by himself to the Merchants of London of the Moscouie Companie* » (Hakluyt).

(2) Annenkof presso Marvin, *op cit.*, pag. 52 « The Russian Tsar had sent his envoys to the Shah of India for wealth and for no other reason.

casione di spiegare una questione che poco fa abbiamo accennato lasciandola insoluta; vogliamo dire della discrepanza di versioni circa alla risposta data dal granduca Basilio a messer Paolo che lo premeva per cercare una comunicazione coll'India. Abbiamo veduto che secondo le parole di Demetrio la cui opinione è riportata dal Giovio, Basilio avrebbe risposto negativamente per non mostrar al Centurione la via del Caspio, mentre il Ramusio che pure riporta la versione del Giovio, in altro punto sostiene che il granduca avrebbe fatto tentare e si sarebbe ritirato per la difficoltà dell'impresa. Ora in una quistione nella quale abbiamo soluzioni tanto contraddittorie e così poche notizie in proposito, noi crediamo che l'unico modo di tentare una conciliazione sia il seguente e da quel che diciamo si capirà che questo tentativo di conciliazione non si poteva fare finchè non si fosse accennato alla condizione dei Russi al principio del secolo decimosesto. Diciamo dunque che secondo noi, non solo la strada in quistione era impossibile per i Russi, ma essi sospettosi dei loro nemici dei quali ben conoscevano la forza non avranno avuto molto fiducia in essa. Così dunque a quel che ci sembra probabile, Basilio IV Ivanowitch non aveva molta fiducia nella proposta del Centurione, ma poichè al sentirsi fare una simile offerta sarebbe stato strano un assoluto rifiuto, fece dei tentativi in proposito egli stesso (1) invece che farli fare ad uno straniero, ma appena tentata l'impresa si accorse che non era da lui (2) per l'indole poco ci-

(1) « Gli dette orecchio et non mancò all'hora di fare ogni cosa et fece tentare ecc. » RAMUSIO, *op. cit.*, I, 373.

(2) « Fece tentare alcuni signori di Lordo dei Tartari vicini, ma le guerre che eran tra loro e i grandissimi deserti che dicevano esser necessario di passare li fece tôrre dall'impresa » RAMUSIO, *ibidem*.

vile delle popolazioni colle quali avrebbe avuto a che fare e per la gran distanza dalle Indie delle quali non poteva avere che un'idea molto incerta: ed allora ci sembra probabile che Basilio abbia dato al Centurione una risposta assolutamente negativa, aggiungendo per non mostrare la propria debolezza, che non voleva aprire ad uno straniero le vie del Caspio e della Persia (1) mentre in sostanza egli stesso ignorava queste vie, sulle quali non potè aver fatto fare serie ricerche per le ragioni testè dette. Ossia ci sembra probabile che il granduca Basilio abbia tentato alla lontana e vedendo che l'impresa non era adatta alle sue forze, abbia mascherato la propria impotenza sotto la scusa del sospetto e della ragion di stato che gli avrebbero impedito di dare al Centurione la richiesta concessione.

§ 36.° — *La strada non era nuova nelle sue varie parti.*

Esclusa la possibilità dell'impresa per parte dei Russi, resta che vediamo se era pur possibile di per sè, ossia se avrebbe potuto esser tentata con speranza di successo da popoli più civili di quelli che obbedivano al duca di Moscovia. Ma prima di rispondere a siffatta quistione vogliamo osservare che la strada proposta del Centurione non era inventata da lui e di questo è facile convincersi quando si pensi che poco probabilmente ad un uomo viene in mente un completo disegno di strada attraverso ad un continente com'era quello di messer Paolo: ne acquisteremo l'as-

(1) « Perciocchè Basilio giudicava che non si dovesse ad un forestiero e non conosciuto mostrare quei paesi i quali dessero la strada d'andar nel mar Caspio e nel regno di Persia. Ramusio, *op. cit.*, II, 132.

soluta certezza ove si tenga presente quel passo della relazione del Giovio nel quale si dice che « il detto messer Paolo... cercava una nuova ed incredibile (sic) via da condur le specierie dell'India *havendo egli per fama inteso* mentre negoziava in Egitto in Soria e in Ponto che dall'ultimo Indo su pel fiume Indo ecc.» Si vede dunque che il Centurione non è il *creatore* e nemmeno l'*autore* della strada che va sotto il suo nome ed osservando attentamente vedremo pure ch'essa non era nuova nelle sue varie parti, sebbene non fosse mai stata messa in pratica nell'insieme. Difatti nel cenno sul commercio generale nel cinquecento premesso al disegno del taglio di Suez, abbiamo rammentato due strade dall'India alla Tana, delle quali una per la Persia ad Asterabad e di lì per mare ad Astrakan d'onde alla Tana (e di questa il Centurione crediamo non faccia proposta perchè Ormuz era già caduta in potere dei Portoghesi) l'altra per la via di Cabul e dell'Osso (Oxus) fino ad Urgendsch e di lì per terra ad Astrakan ed alla Tana (1): dopo di questa strada dalle bocche dell'Indo al Volga, che corrisponde alla prima metà di quella proposta dal Centurione, rammenteremo l'altra strada su per il Volga, della quale parimente facemmo cenno, dicendo che gli Arabi risalivano il Volga fino al paese dei Bulgari per procurarsi pelli; e che allo stesso paese scendendo il Volga giungeva un popolo che si diceva russo ma era scandinavo (2). E sebbene non corrisponda esattamente alla strada in quistione, pure ci sembra utile notare che fino dai primi secoli del Medio Evo era assai battuta anche la strada da Costantinopoli al mar Baltico che passava per il

(1) Vedi Heyd, *op. cit.*, II, 191.
(2) Vedi addietro paragrafo 7.

Mar Nero ed il Dnieper e poi per terra fino al lago Ilmen d'onde al lago Ladoga e di quì per la Neva al mar Baltico (1). Finalmente ove si creda opportuno potremo portare come testimonianza una fonte del tutto differente: l'Andrew pure rammenta che a quei tempi i prodotti ricchi dell'India erano portati sull'Indo finchè questo era navigabile, d'onde eran trasportati all'Osso e di lì al mar Caspio (2).

§ 37.° — *Discussione sulla strada Centurione.*

Stabilito dunque che ai Russi del cinquecento mancava assolutamente la possibilità di esercitare una strada commerciale dal Baltico alle Indie per l'Asia centrale, visto d'altronde che la strada in proposito non era impossibile materialmente, perchè nelle varie parti era già stata praticata, resta che prima di terminare, discutiamo l'importanza di questa strada e l'ufficio che avrebbe esercitato quando si fosse potuto metterla in pratica, quando cioè vi fosse stata un'altra nazione abbastanza forte per poter tentare l'impresa. Notiamo prima di tutto che secondo l'Heyd, il disegno del Centurione era tanto poco attuabile ch'egli non

(1) Heyd, *op. cit.*, I, 77.

(2) W. P. Andrew. *India and her Neighbours:* London W. H. Allen 1878. pag. 294 « The rich and easily-stowed products of India were carried up the great river as far as it was navigable; thence trasported to the Oxus, *down which stream* they proceded as far as the Caspian Sea » Dalle ultime parole di quest'autore sembrerebbe che anch' egli credesse all'opinione testè dimostrata erronea, dello sbocco dell'Osso nel mar Caspio, ma dal complesso di questa e di altre opere dell'Andrew crediamo piuttosto ad una svista che ad un vero e proprio errore.

esita a dirlo chimerico (1). Ora dobbiamo noi accettare questa opinione dell'accurato storico del commercio di levante senza sottoporla affatto ad esame? o dobbiamo credere con altri che essendo occupate dei Portoghesi le vie del mare sarebbe stato bene che qualcuno tentasse queste di terra? Notiamo che se messer Paolo avesse fatto la sua proposta nel 1502 come pretende l'Amat di S. Filippo, dovrebbe dirsi che il suo disegno era dapprima tutt'altro che impossibile perchè fino a tanto che i Portoghesi occupavano soltanto alcuni punti del Malabar, le merci avrebbero potuto passare loro alle spalle e difatti nei primi anni del secolo XVI fu possibile agli Arabi trafficare nei mari delle Indie e condurre verso Occidente le spezie di Malacca e dell'isola di Ceylan, ma dopo la battaglia di Diu (2) e più ancora dopo la conquista di Malacca e di Ormuz quando i Portoghesi occuparono l'Asia fino agli Arcipelaghi dell'estremo Oriente, questa specie di commercio di contrabbando fatto a dispetto dei Portoghesi, non fu più possibile perchè abbiamo già notato che l'Almeida e l'Albuquerque, i fondatori dell'impero indo-portoghese, davano la caccia a tutte le navi delle altre nazioni e le affondavano spietatamente e poichè abbiamo visto che la proposta del Centurione deve certo porsi nell'anno 1520 quando queste conquiste erano già accadute, ci sembra chiaro che chi avesse tentato l'impresa avrebbe dovuto contare sulla più assoluta ed energica opposizione dei Portoghesi (3). Quanto allo

---

(1) Heyd, *op. cit*, II, 505 nel punto già rammentato: invece il Peschel *Geschichte der Erdkunde* pag. 321 nota 2 rammenta, come si è visto addietro, il disegno del Centurione senza tacciarlo affatto d'impossibilità.

(2) Peschel *Geschichte des Zeitalters ecc. Ed. cit.* pag. 466.

(3) Vedi addietro paragrafo 30.

scopo propostosi da chi per primo fece cenno di questa strada, notiamo che il Centurione si proponeva di render floride per questa nuova via le colonie della Tana e di far fiorire anche altri importanti empori che non avrebbero mancato di nascere lungo la via che le merci avrebbero tenuto dall'Indostan all'Occidente (1). C'era, è vero, soluzione di continuità nella strada proposta da messer Paolo, ossia mentre la strada del Capo di Buona Speranza era tutta marittima ed il pepe di Calicut e di Cananor e le spezie degli arcipelaghi erano portate a Lisbona senza trasbordo alcuno, la strada del Centurione era mista e le mercanzie avrebbero dovuto seguire una via ch'era in parte marittima e fluviale, in parte terrestre. Ma questo che ai giorni nostri costituirebbe vizio per una strada e che in generale si cerca di evitare, non avrebbe recato tanto danno al principio del cinquecento, perchè le merci di poco peso e molto valore come sono le spezie, facilmente trasportabili dalle navi o barche, ai muli e cammelli e l'entità del commercio infinitamente minore che ai nostri tempi non potevano arrecare a quel che ci sembra, danno grave all'andamento generale del commercio. Inoltre non si deve dimenticare che nelle strade marittime che abbiamo avuto occasione d'esaminare, v'erano spesso dei tratti terrestri e viceversa; questo ad esempio si avverava per la strada dal mar Rosso al Mediterraneo, nella quale le merci di Oriente passavano su dorsi di bestie l'istmo di Suez oppure erano sbarcate a Zidem, d'onde per terra eran portate al Nilo e a seconda del corso del fiume nei

(1) Cfr. Ramusio, *op. cit.* I, 373 ed Andrew. *India and her Neighbours. Ed. cit.* pag. 294 *loc. cit.* In ambedue queste opere si accenna all'importanza che nuove strade possono avere circa il fiorire di nuove città.

nostri mari; così nella famosa strada dalle bocche dell'Indo alla Tana, fiorita nel tempo del maggior splendore commerciale, le merci erano portate in parte per acqua e in parte per terra e questo pure abbiamo detto addietro (1). Quanto all'utile che dovea venirne alle republiche italiane e più in particolare a Genova per la quale era più specialmente proposta, non ci sembra che questo fosse molto grande: già Genova non era in istato di godere più che tanto dei benefizi commerciali e della ricchezza che le avrebbe potuto apportare questa strada quando fosse stata messa in pratica; nè ci sembra sia il caso di discutere qual giovamento avrebbe potuto arrecare alla republica veneta e quanto avrebbe potuto bilanciare i danni politici sofferti per la lega di Cambray e quelli commerciali causati dalla scoperta del Capo di Buona Speranza, perchè vi è una cousiderazione che a nostro avviso ci mostra quasi impossibile per gl'Italiani di quei tempi ricevere merci per la via del mar Nero (2), e questa è la considerazione della straordinaria potenza alla quale eran giunti i Turchi che occupavano tutto il bacino orientale del Mediterraneo e in quegli anni accennavano a crescere e non a diminuire d'importanza; nè i rapporti che abbiamo veduto tra la republica veneta e l'Impero

---

(1) Della stessa quistione del trasbordo si tocca poi al paragr. 53.

(2) Veramente col disegno del Centurione le merci non avrebbero viaggiato dall'India alla Tana e di lì al Mediterraneo, ma dall'India alla Tana e di lì al Baltico. Però è lecito supporre che quando le spezie fossero state prossime al mar d'Azof, si sarebbe staccata una strada secondaria dalla principale per portarle in Italia e poichè l'esperienza provava che questa strada non avrebbe durato per essere il bacino orientale del Mediterraneo in mano dei Turchi, si vien all'idea che noi abbiamo detto cioè che le invasioni degli Ottomani mussulmani rendevan inutile agl'Italiani l'ipotetico esercizio della strada proposta dal Centurione.

Ottomano a proposito dei commerci di levante ci sembra fossero di tal natura da invogliare gl'Italiani a tentare di aumentarli. Questa ragione ci sembra tanto importante che non staremo ad esaminare se le nostre republiche avrebbero perduto di decoro ricevendo merci di seconda mano, perchè ci sembra d'aver mostrato che anche prima del principio del secolo decimosesto, anche nel periodo più splendido dei loro commerci, le republiche italiane ricevevano le merci per mezzo di contatti con mercanti d'altre nazioni e se talora mercanti veneziani e genovesi andarono alle Indie, le loro navi non uscirono dal Mediterraneo (1). Avremo occasione nella parte del nostro lavoro relativa alle ferrovie asiatiche di insistere con maggiore ampiezza sulla poca difficoltà materiale che offre una strada dalle steppe dell'Asia centrale all'India, intanto ci affretteremo a concludere riepilogando brevemente gli argomenti in favore e contro la strada proposta da messer Paolo Centurione ripetendo che dal fatto dell'essere stata eseguita nelle sue parti la strada, si deve dedurne la possibilità perchè l'Indo e l'Osso erano navigabili, le merci tolte dal primo di questi fiumi erano rimesse nell'altro presso Cabul e poi da Urgendsch andando per terra fino ad Asterabad e di lì per il Caspio ad Astrakan, non si trovava difficoltà di sorta, ossia per il fatto stesso che la strada era stata messa in pratica nelle varie parti, bisogna concludere che intrinsecamente non era troppo difficile. Ma volgendoci a con-

(1) Perchè non sembri che in questo punto si contradica all'altro, nel quale dicemmo indecoroso per Venezia fornirsi di merci a Lisbona, noteremo che altro era contrattare in Oriente con vari mercanti le merci dei vari paesi dell'Oriente stesso, ed altro sarebbe stato comprarle unicamente dal Portogallo che ne avea il monopolio in Occidente.

siderazioni estrinseche abbiamo visto che gravissime difficoltà si opponevano all'attuazione della proposta del Centurione e che queste difficoltà possono ridursi specialmente a tre; cioè, poca forza e poca coltura dei Russi che avrebbero dovuto esercitare la strada del Centurione e loro lontananza dalle Indie; poca conoscenza che si avea in generale dei paesi dell'Asia centrale dagli Occidentali e barbarie delle popolazioni convertitesi da gran tempo all'islamismo; opposizione assoluta che indubbiamente avrebbero fatto i Portoghesi forti e potenti per armi per fortezze e per autorità. Qual'utile potesse venirne alle republiche italiane abbiamo parimente veduto.

PARTE SECONDA

IL CONCETTO DI COLOMBO NEL SEC. XVI.

I

La scoperta dell'America.

§ 38.° — *Con quali intendimenti Colombo imprendesse il suo viaggio ad Occidente.*

Ma assai prima che i Portoghesi alle Indie riuscissero ad ottenere tanta potenza commerciale e fiaccassero quelle dei Mori e degli stati mediterranei, prima che l'Almeida pensasse pure a porre in opera i primi tentativi di fondazione dell'impero indo-portoghese, era successo un fatto che per le conseguenze che produsse ed in parte produce, si deve considerare come uno dei più importanti che siano mai accaduti al mondo. Intendiamo dire della scoperta dell'America fatta da Cristoforo Colombo nel 1492 per la quale dopo aver illustrata la proposta del taglio di Suez fatta nel 1504 dal Senato veneto e quella della strada terrestre del Centurione, che supponemmo proposta nel 1520, ci converrà tornare un poco indietro. Si capirà facilmente che non intendiamo di ripetere il racconto dei fatti generalmente conosciuti che ebbero per immediato effetto la scoperta dell'America e nemmeno ci sembra opportuno insistere sull'idea che Cristoforo Colombo

non si proponeva affatto di scuoprire un nuovo continente, tanto che appena negli ultimi anni della sua vita e dopo l'ultimo viaggio, ebbe coscienza dell'immensa scoperta da lui fatta, perchè potremmo farlo con facile ma inutile sfoggio di erudizione, portando in mezzo testimonianze in generale assai conosciute e più ancora perchè quest'ultima idea verrà abbastanza chiara da ciò che diremo in seguito (1); ma tralasciando del tutto questa pagina di Storia della Geografia nei punti nei quali è più generalmente conosciuta ci limiteremo a trattare dello scopo che si proposero colle

(1) È evidente dallo studio dell'HUMBOLDT del quale tra poco faremo menzione, che nessuno prima di Colombo attraversò *come esploratore* l'Atlantico, quindi che Colombo non si servì dell'esperienza di nessun altro e che l'opinione del gran navigatore di essere giunto al Cipangu senza accorgersi d'aver scoperto un nuovo continente come tra breve vedremo, non toglie nulla alla sua somma gloria. A titolo di cronaca rammentiamo con GUIDO CORA (*Boll. Soc. Geogr. It.* Dec. 1885 pag. 892 a 907) che i viaggi verso Occidente precedenti a Colombo si riducono al rapporto del prete buddista Hoei-scin sul Fu-Sang e Tahan, ai documenti celtici relativi a viaggi di Irlandesi prima del mille, alle saghe irlandesi che provano le visite all'America N. E. fin alla Virginia, ai documenti che proverebbero che i Baschi conoscevan Terranuova tra il 12.° ed il 14.° secolo ed ai viaggi dei fratelli Zeno alla fine del secolo 14.°: sono sicuri i viaggi degli Scandinavi e dei Baschi, probabili quelli degli Irlandesi. Vedi pure in proposito le seguenti monografie nel resoconto del *Congrès international des Americanistes*, Nancy 1875 Vol. I — BENEDICT GRÖNDALS. *Découverte de l'Amerique antécolombienne* — E. BEAUVAIS. *Découverte du Nouveau Monde par les Irlandais et les premières traces du Christianisme en Amerique avant l'an 1000* — GAFFAREL. *Les Phéniciens en Amerique.* Nello stesso volume del resoconto del *Congrés* ecc. vi è una dotta memoria di LUCIANO CORDEIRO intitolata *La part prise par les Portugais dans la découverte de l'Amerique.* (Abbiamo enumerato queste memorie in francese perchè nel volume che abbiamo sott'occhio si trovano in questa lingua e non nelle lingue originali danese, portoghese ecc.).

loro esplorazioni Colombo e gli altri arditi navigatori che gli tennero dietro e potremo così in questa introduzione relativa ai viaggi di scoperta verso l'emisfero occidentale notare i punti più importanti e il processo mediante il quale per varie idee e per varie tramutazioni, si venne in conclusione all'idea del taglio di Panama ed alla strada proposta da altri attraverso l'America centrale. Comincieremo però dal notare che non concordiamo completamente coll'Humboldt (1) che a proposito delle esplorazioni fatte al nuovo continente nei primi 50 anni dopo la sua scoperta rammenta ed approva le parole del Villemain il quale scrisse che quando un'età comincia ad avere qualche grande idea non si dà posa finchè non abbia compiutamente raggiunto ciò che sperava (2). E questo diciamo per due considerazioni cioè perchè fino al nostro secolo non fu compiuta la conoscenza dell'America ed in parte si può dire che non sia compiuta ancora, essendovi delle regioni quasi inesplorate, e perchè il modo di giungere per questa nuova via di Ponente alle Indie non fu trovato, come vedremo, che molto imperfettamente da Magellano. Rammenteremo piuttosto come fosse antichissima sebbene oltremodo vaga l'idea della scoperta di nuove terre che si ritrova perfino in Lucio Annio Seneca nelle seguenti parole

Venient annis saecula seris
Quibus Oceanus vincula rerum

---

(1) Alexander von Humboldt. *Kritische Untersuchungen ueber die historische Entwickelung der geographischen Kenntniss von der Neuen Welt ecc.* Aus dem französischen übersetzt von Jul. Ludw. Idelor. Berlin, Nicolai 1852, vol. I, pag. 14.

(2) Villemain. *Mélanges Historiques*, t. I, pag. 452. « Lorsque un siècle commence à travailler sur quelque grande espérance, il ne se repose pas qu'elle ne soit accomplie.

Laxet, et ingens pateat tellus
Tethysque novos detegat orbes
Nec sit terris ultima Thule (1).

Le quali parole che l'Humboldt dichiara a ragione quanto mai vaghe ed indeterminate, sono così parafrasate dallo stesso autore « Quando l'Oceano avrà spezzato i legami (*vincula rerum*) coi quali incatena secondo la Geografia omerica l'orbe terrestre, e che questo mondo sarà aperto per tutte le comunicazioni (*ingens pateat tellus*), allora nei secoli avvenire il mare (*Teti*) svelerà nuove terre e Tule non sarà il punto più remoto del mondo conosciuto (2). Ora dichiareremo brevemente quale fosse l'intendimento di Colombo non senza rammentare che con alcune delle esplorazioni tentate prima di lui, si voleva cercare l'isola delle sette città od Antiglia o terra ferma dell'Ovest (3). Fernando Colombo nella biografia che ci lasciò di suo padre (4), asserisce che questi avea conosciuto l'impresa di un certo Fernan Dolinos (Fernaõ Dulmo) e che un marinajo della Gallizia, Pietro Velasco, in un suo viaggio in Irlanda era venuto in vista di quel paese e l'aveva dichiarato per una parte della Tartaria (5). Del resto lo scopo che Colombo voleva rag-

(1) SENECAE. *Medea* v. 371 sgg. Questi versi son di frequente rammentati oltrechè da Colombo, dai dotti di quell'età, da Oviedo, da Herrera, da Pietro Martire e per opera loro son ripetuti nei moderni trattati di Storia della Geografia.

(2) HUMBOLDT. (Edizione francese) *Examen critique de l'Histoire de la découverte* ecc. Vol. I, pag. 164: Nel testo che abbiamo sott'occhio mancando il frontispizio, non possiamo dare nè la data, nè il luogo di stampa del libro.

(3) Circa la leggenda e la spiegazione scientifica di questa Antiglia, vedi HUMBOLDT, *op. cit.*, passim.

(4) *Vida del Almirante*, cap. VIII.

(5) Vedi addietro nella nota, quello che diciamo colla scorta del Cora sugl'Irlandesi in America.

giungere era lo stesso stabilito già da Toscanelli, cioè il Zipangu ricco d'oro di Marco Polo, il nostro Giappone, al quale evidentemente e direttamente giungerebbe se non esistesse il continente americano, chi partisse dalla penisola iberica e si dirigesse in linea retta per l'Atlantico colla prora diretta ad Ovest. Colombo cercava anche di giungere a Zaiton famosa per il mercato delle spezie ed a Quinsay la città dei dodici mila ponti della China meridionale della quale aveva letto la descrizione nel Milione di Marco Polo (1).

Più precisamente noteremo che Colombo si proponeva uno scopo commerciale colla ricerca della sua strada e che impensierito per i viaggi dei Portoghesi lungo le coste dell'Africa e per la scoperta del Capo Tormentoso dalla quale prevedeva dovessero risultare importantissimi avvenimenti, si pose alla ricerca di una nuova strada per giungere alle isole delle spezie: con ciò vogliamo ripetere ancora una volta, perchè sia ben chiaro fino da principio il concetto di Colombo, ch'egli non si propose affatto di scuoprire nuove terre che prima non fossero frequentate nè conosciute, ma soltanto di constatare un passaggio libero alle Indie da Ovest come Magellano, Parry, Ross e Franklin constatarono o tentarono coi passaggi di Sud Ovest e di Nord Ovest (2) ossia noteremo in conclusione che da

(1) L'Humboldt dubitò che Colombo avesse mai letto gli scritti di Marco Polo, ma il Peschel (*Gesch. der Erdk.*, pag. 245 nota) osserva che nell'*Historia general de las Indias*, lib. I, cap. 149, opera manoscritta del vescovo Las Casas, che ci ha dato le notizie migliori e più importanti su Colombo, in una lettera del gran navigatore scritta da Haiti nel 1498 si leggono le seguenti parole: « *perlas bermejas, de que dize Marco Paulo que valen mas que las blancas* ». Il punto dell'opera di Marco Polo al quale si allude, si trova al Libro III cap. 2 del *Milione.*

(2) Humboldt: *Histoire de la Découv. etc.* Ed. Fr. vol. I, pag. 229. L'autore osserva in una nota che al momento in cui egli scriveva

tutto ciò che noi possediamo dell'ammiraglio, cioè dalla lettera dell'astronomo Paolo Toscanelli e dalla grande cronaca di Bartolomeo di Las Casas studiata da Herrera, Muñoz e Navarrete, risulta che Cristoforo Colombo stabilì come scopo principale e si potrebbe dire unico della sua impresa, di cercare l'Oriente per mezzo dell'Occidente di passare per la via dell'Ovest alla terra in cui nascono le spezierie (1). E tanto più il navigatore genovese era fiducioso di giungere per questa sua strada alle isole delle spezie ed al Giappone ed alla China, che egli credeva questi paesi appena cento gradi a ponente di Lisbona, fidandosi nell'autorità di Aristotele, di Esdra e di Seneca le cui opinioni avea trovato riassunte dal cardinal d'Ailly (2) e più ancora basandosi sulle misure avute dal suo celebre contemporaneo ed amico l'astronomo Paolo del Pozzo Toscanelli (3). E notisi che se Colombo non fosse stato tratto in errore da questa sua idea, se egli realmente avesse potuto giungere per questa strada da lui nuovamente tentata alla China, non gli sarebbe stato difficile passare di lì alle famose Indie ch'erano

---

(Febbrajo 1834) nessuna nave era sboccata dal canale di Barrow nel mare di Camsciacà, ma che appunto per le scoperte di Parry e Franklin non gli pareva ci dovesse esser dubbio sulla comunicazione tra il mare di Baffin e lo stretto di Behring: e le scoperte posteriori provarono ch'egli non aveva torto.

(1) « *Buscar el levante por el poniente; pasar a donde nacen las especerias navegando al occidente* » HERRERA, *Historia de las Indias Occidentales* dec. I lib. I cap. 6 e NAVARRETE, *Colleccion diplom.* T. II, pag. 2 citati da HUMBOLDT, *op. cit.* Ed. Fr. I 21 testo e nota.

(2) ALLIACUS, *Imago mundi*, cap. VIII.

(3) Anche ALBERTO MAGNO: *De Coelo et Mundo* Lib. II, Tratt. IV cap. 11 Lugdunum 1651 dice « Inter horizontem habitantium in climate illo juxta Gades Herculis et Orientem habitantium in India non est in medio, ut dicunt, nisi quoddam mare parvum.

scopo ed oggetto finale di tanti studj, di tante fatiche e navigazioni, perchè non solamente i Chinesi ebbero rapporti con Malacca al tempo degli Arabi come vedemmo addietro (1), ma tali rapporti esistevano ancora nel 1515 e pare accertato che vi fossero ancora negli anni precedenti (2), sicchè nei porti del Celeste impero avrebbero probabilmente dato a Colombo sufficienti informazioni per continuare il suo viaggio nella direzione di Sud Ovest verso la penisola di Malacca dalla quale sarebbe passato all'isola di Sumatra e di lì a quella di Ceylan (3).

---

(1) Vedi paragr. 8.

(2) Dr Franz. Wieser: *Magalhâes Strasse und Austral Continent auf den Globen des Johannes Schöner*. Mit fünf Karten. Innsbruch Wagner 1881 pag. 105: qui il Wieser si fonda sulla lettera di Andrea Corsali a Giuliano de' Medici (6 Gennaio 1515) riportata da Ramusio 1 180 (ed. 1563).

(3) Notiamo in proposito che non è ben chiaro quale di queste due isole avesse dagli antichi il nome di Taprobana, sebbene con questo nome si rammenti più spesso l'isola di Ceylan. Vedi in proposito la dotta nota a pag. 112 dell'opera del Wieser testè citata ed osserviamo una volta per sempre che non sono strane siffatte incertezze geografiche che si ripetono in parte anche nel secolo nostro: vedi poi i paragr. 70, 72, 75. Del resto il desiderio di riuscire alla China si mantenne a lungo come lo provano le seguenti parole che troviamo nell'opera di G. Marcel: *Memoires en requête de Champlain pour la continuation du paiement de sa pension* Paris, Tross, 1886. « Si le chemin tant desiré pour aller à la Chine se pouvait rencontrer ici, il se ferait par ce moyen un grand et admirable negoce, avec un raccourcissement de chemin de plus de 3000 lieues: c'est pourquoi les Portugais, les Espagnols, les Anglais et les Flamands ont tentè la fortune par les mers glaciales, tant de la Nouvelle Zemble que du coté du dètroit de Davis: toutes ces entreprises avec des grandes dèpenses ont été vaines et sans fruit, pour les glaces les avoir empêchées au milieu de leur course (Estratto dalla *Revue de Geographie*, Août 1886, pag. 156).

§ 39.° — *Errori geografici di quel tempo.*

E fu proprio provvidenziale per la storia dell'uman genere e della civiltà, che Colombo avesse una falsa idea dell'estensione dell'Oceano, perchè se egli avesse supposto questo mare grande com'è veramente, forse avrebbe maggiormente esitato ad accingersi all'impresa o avrebbe durato maggior fatica a convincere quelli che dovevano fornirgliene i mezzi. E giacchè abbiamo rammentato l'astronomo o cosmografo Toscanelli che diede a Colombo la misura sbagliata dell'Oceano, insisteremo su questa lettera notando che il primo in essa dichiarò chiaramente a Cristoforo Colombo che la navigazione dall'Europa alle *Indie delle Spezierie*, come le chiamavano Veneziani e Fiorentini, era facilissima e soggiungeva « ve ne convincereste facilmente se aveste occasione come me di parlare spesso con persone che sono state in quei paesi (1) ». Nè deve far meraviglia che un dotto abbia errato e che un esperto navigatore com'era Colombo abbia prestato fede ciecamente a chi gli dava la misura sbagliata, perchè per la imperfezione degli strumenti di misurazione era molto difficile formarsi un'idea esatta delle distanze, tanto è vero che la critica moderna non è riuscita a capir bene che cosa intendesse di dire il Toscanelli quando nella lettera testè citata a Colombo, gli scri-

(1) Humboldt, *Krit. Unters*, Ed. Ted., Vol. I, pag. 192: « ...ich bin überzeugt dass Ihr aus meinem früheren Briefe werdet erkannt haben dass die Unternehmung, welche Ihr im Sinne habt und gern ausführen möchtet, nicht so schwierig ist als man zu glauben pflegt... Ihr wurdet vollkommen von dieser Leichtigkeit überzeugt sein wenn Ihr, wie Ich, Gelegenheit gehabt hättet, mit einer grossen Anzahl von Personen umzugehen, die in diesen Ländern gewesen sind ».

veva che la larghezza del mare ch'egli dovea percorrere era di ventisei volte ventidue leghe e mezzo. Comunque sia per mostrare quanto fosse convinto Colombo delle misure dategli dal Toscanelli, noteremo che giunto al termine del suo primo viaggio, egli era assolutamente persuaso d'aver scoperto la nuova via per le Indie e d'aver toccato il Zipangu di Marco Polo, tanto è vero che dopo il suo ritorno in Europa fu detto, che se non l'avesse impedito la mancanza di viveri egli avrebbe potuto continuare la sua strada verso Occidente e toccate le Indie tornare da Levante, come si era proposto nel partire e poichè si credevano le isole contigue ai grandi continenti, Colombo credette d'avere scoperto le isole prossime al continente asiatico (1). Più che questo errore del quale abbiamo accennato la causa e l'autore, sarebbe grave una frase scritta dallo stesso Colombo di proprio pugno se non si vedesse ben chiaramente che quand'egli scriveva quelle parole circa diciotto mesi prima di morire, era omai compreso compiutamente da uno spirito mistico di Teologia tutto proprio di una mente malata: in questa frase egli dice in conclusione che alla scoperta dell'Indie non contribuirono nè la ragione, nè le matematiche, nè le carte geografiche, ma che era precisamente accaduto ciò che il profeta Isaia aveva predetto (2). E come ben si vede questi errori erano addirittura universali e gli uomini più dotti del tempo non aveano dopo i primi viaggi di Colombo ancora apprezzato l'esatto valore delle scoperte stesse, non se ne erano ancora fatti un'idea ben chiara, confondevano

(1) A. von Humboldt, *op. cit.* Ed. Ted., II, 467, Ed. Fr., I, 121.

(2) Fol. IV delle *Profecias* « Ja dije que para la ejecucion de la impresa de las Indias no me aprovechò razon, ni matematica ni mapamundos ». Humboldt, *op. cit.* Ed. Ted., I, 37, nota 2.

sovente nuovi fatti con vecchie tradizioni, ritrovati della scienza con pregiudizj e con opinioni che in seguito furono dimostrate erronee. Così per l'idea che si fa risalire ad Edodoto, secondo la quale alla fine del mondo v'erano i più bei prodotti, si credevano le spezie originarie della fine del mondo ed anche Colombo quando fu giunto a Cuba disse che credeva d'esser giunto alla fine dell'Oriente. Così pure per le incertezze degli studiosi e per l'inesatta nomenclatura geografica, il nome di India era esteso arbitrariamente fino all'Arabia ed alle coste del mar Rosso e le espressioni di zona d'India e zona delle palme erano sinonime (1). E lo sbalordimento generale prodotto dalla scoperta dell'America durò tanto a lungo, che nel 1525 quando già i contorni dell'America erano tracciati con abbastanza sicurezza dalla Terra del Fuoco fino al Labrador (2), si cercavano sempre nel nuovo continente meraviglie nascoste, giardini paradisiaci con fontane di gioventù e città con fortilizj d'oro (3). Nè nel resto dei mari v'era più sicurezza

---

(1) Erodoto III, 106, Humboldt, *op. cit.* Ed. Ted. I, 314, 320 e 322. In quest'ultimo punto l'Humboldt racconta in una nota che quando egli nel 1829 intraprese una spedizione nella Russia Asiatica per ordine dell'imperatore Niccolò, i suoi compagni Schmidt e conte di Polier trovaron diamanti sul versante occidentale degli Urali a 60° N. e soggiunge che sulle prime non si voleva in Europa prestar fede a questa scoperta, perchè si diceva che i diamanti *veri* non possono appartenere che ai climi dell'India: non faran dunque meraviglia le incertezze e gli errori di quel tempo sull'India e sui paesi limitrofi.

(2) Humboldt, *op. cit.* Ed. Fr. vol. I, pag. XVIII Intr.

(3) O. Peschel, *Geschichte des Jahrhunderts* ecc. Ed. Cit. Libro IV, cap. V, pag. 525. *Eindruk der Entdekungen auf das damalige Europa* « Noch ruhte das Siegel des Geheimnisses auf dem Innern der neuen Festlande, wo man noch immer verborgne Wunder, paradiesische Gärten mit Jugendbrunnen und Städte mit goldnen Mauerwerk suchte ».

o più pratica tanto è vero che si esitava a passare l'imboccatura meridionale del canale di Mozambico per timore di non poter rimontare il corso delle acque andando contro corrente: così si esprime a questo proposito Marco Polo: « Il mare corre sì forte a mezzodì che appena si potrebbe tornare (1) ». Per mostrare poi quanto a lungo durassero alcuni di questi errori inevitabili nei periodi di grandi scoperte, noteremo che il concetto relativo alla forma ed all'estensione dei continenti era così inadeguato, e si aveva un'idea così falsa dell'enorme estensione dell'Asia al Nord ed all'Est, che i naviganti Inglesi ed Olandesi che dal 1553 al 1676 cercarono il passaggio di Nord Est alla China ed all'India, costeggiando le coste artiche della Russia, credevano che passato il capo al Sud dello stretto di Vaigatz opposto alla Nuova Semblia ed al confine tra l'Europa e l'Asia, avrebbero poi potuto dirigere le loro navi al S. E. e navigare direttamente al Catai ed all'isole delle Spezie per competere cogli Spagnuoli e coi Portoghesi (2).

---

(1) Marco Polo, L. III, cap. 35.

(2) Geddie, *op. cit.*, cap. I, pag. 13 « So inadequate was the conception of the enormous extension of Asia to the northward and eastward, that the Dutch and English navigators who strove for more than a century, from 1553 to 1676 to discover a *north-east passage* to China and India by coasting the Arctic shore of Russia, imagined that if they could only round the cape to the south of Vaygatz Strait opposite Novaya Zembla, and on the frontier of Europe and Asia, they might then turn their vessel' s head to the south east and sail directly to Cathay and Islands of Spice and thus completely outdistance their Spanish and Portuguese rivals in the Eastern Seas, who hade to make the long voyage by the Cape of good Hope or Cape Hoorn ».

§ 40.° — *Scoperta dell' America.*

Comunque sia malgrado questi errori ed anche un poco come si è visto per causa di questi errori, Colombo che avuto riguardo alla condizione dei tempi era assai dotto nelle cose geografiche e marinaresche, che conosceva assai bene i racconti di Balducci Pegoletti, di Niccolò Conti, d'Oderico da Pordenone e come si è veduto, anche i racconti del più illustre di tutti, Marco Polo, Colombo diciamo, propostosi dopo maturi studj e riflessioni di cercare il levante per il ponente e superate le difficoltà che tutti sanno, salpò da Palos il 3 Agosto 1492, il 12 Ottobre dello stesso anno poneva piede a Guanahani (San Salvador) (1) e nello stesso anno toccava Cuba ed Hispañiola (S. Domingo). Poi in altri tre viaggi coi quali terminava quasi la sua laboriosa vita, poichè tornò dall'ultima spedizione nel 1504 e morì nel 1506, egli riconosceva le isole che poi furono dette le piccole Antille, S. Domingo, S. Lucia, Martinicca, ecc. scuopriva la Giamaica e poneva piede senza pur supporlo sul continente americano, scuoprendo il bacino dell'Orenoco ed esplorando da ultimo la costa del continente, dal capo Gracias a Dios (Honduras) fino alla baja di Porto-Bello sull'istmo di Panama. Da allora gli esploratori spa-

(1) È parimente noto che ai geografi non è riuscito mettersi d'accordo per sapere quale sia veramente l'isola scoperta da Colombo. Secondo l'Humboldt sarebbe l'isola di *S. Salvatore* come abbiamo segnato noi stessi nel testo, secondo Navarrete la *Grande Salina* del gruppo delle *Turcos*, secondo il Muñoz l'isola *Watling*, secondo Varnhagen l'isola *Marignana* e secondo il Tox l'isola *Samana*. Vedi Tarducci, *Vita di Cristoforo Colombo*. Treves, 1885, Vol. I, Cap. XV, Pag. 259-260 testo e nota.

gnoli si gettarono avidamente sulle misere contrade che impresero a devastare con tanta ferocia che dalle Antille nel volgere di poche diecine d'anni sparirono tutto l'oro e la maggior parte degli abitanti; le spedizioni si succedettero rapidamente ed ebbero quasi tutte il medesimo risultato rovinoso per gli Americani, tantochè seppure vogliamo dir esagerate le notizie date dagli Ambasciatori della Republica Veneta alla corte di Madrid, i quali dissero che la popolazione dell'isola di Cuba era scesa da due o tre milioni a poche migliaja e poi a quasi nulla (1), dovremo pur convenire che peggiori effetti non poteva avere per gl'indigeni l'invasione europea. Ma di questo ci sembra inutile parlare perchè si tratta di cose generalmente conosciute e crediamo sia più opportuno far cenno dell'effetto che produssero le nuove scoperte geografiche nel vecchio continente.

§ 41.°
Maraviglia prodotta dalla scoperta dell' America.

Appunto negli anni che tennero dietro alla scoperta dell'America, l'Italia tutta fu colpita da gravi sventure d'ordine politico, da invasioni e da guerre: nè d'altronde gli Italiani avevano motivi importanti per commuoversi molto se si scuopriva una nuova parte di mondo, tanto più che i piccoli stati liberi italiani tenevano d'occhio più attentamente e più particolar-

(1) Eugenio Albèri, *Rel. Ven.*, già cit. Relazioni di Spagna e di Germania, Serie I passim. Ad ogni modo non sembra che a Cuba vi fosse una popolazione di due o tre milioni, ma solo di sette od ottocento mila anime. Vedi Emilio Nau. *Storia dei cacicchi d' Haiti.*

mente ai progressi dei Portoghesi. Ma nel rimanente d'Europa fu vivissima la sorpresa e quasi direi lo sbalordimento ed in Inghilterra dove ben presto si doveva prendere tanta parte alle spedizioni navali, si ammirò moltissimo quell'idea dell'impresa di Colombo; « d'haver trovato quella via mai più saputa, d'andar in in Oriente dove nascono le spetie » (1). E giacchè siamo a dire dell'Inghilterra, aggiungeremo che in Londra dove si stimò « più un miracolo divino che un fatto umano » (2), la scoperta fu conosciuta prima dalla corte che dal fratello di Colombo stesso. In Italia il compilatore degli annali di Siena che scrive fino al 1496, l'apprese da lettere familiari e da viaggiatori che venivano di Spagna (3). E la Signoria di Firenze nel Marzo 1494, ricevette annunzio scritto d'una scoperta di navi nell'Oceano dove si eran trovate isole con abitanti nudi che avrebbero dato per una bagattella tanto oro da coniare molti ducati (4). Ma quello che non possiamo tralasciar di notare si è che il nome dello scuopritore era poco conosciuto, tanto che quando Pietro Martire d'Anghiera già rammentato dice « un certo Cristoforo Colombo di Liguria » l'espressione del resto per allora abbastanza naturale, ci prova quanto fosse poco conosciuta in generale la scoperta di Colombo o almeno quanto poco fosse diffusa la sua fama. Osserveremo sempre colla scorta dell'Humboldt e del Peschel che il nobile Pomponio Leto confessava al suo amico Pietro Martire, che all'annunzio di tanta novità avea

---

(1) Ramusio, *op. cit.*

(2) Hakluyt, *Travailes*, Tom. III, fol. 7 riportato da Peschel, *Geschichte des Jahrhunderts* ecc., pag. 526, nota 2.

(3) *Diarj Sanesi* di Allegretto Allegretti: Muratori, *Rer. It. script. tom.* XXIII, fol. 828.

(4) La notizia è presso Bandini: *Vespucci*, p. XXXVIII.

saltato di gioia ed a stento avea potuto trattenere le lagrime. Ed anche io, rispondeva di ricambio Pietro Martire, mi sento beato quando posso parlare con qualcuno che viene da quei paesi (1). Nè vogliamo tralasciare di dire che le meraviglie continuarono per un pezzo e che ogni anno portava al secolo un tributo di scienza: così quando la *Vittoria* reduce dal primo viaggio di circumnavigazione di cui parleremo, giunse a Santiago (Isole del Capo Verde), gli Spagnoli osservarono che mentre per loro era il Mercoledì 9 Luglio 1522, i Portoghesi contavano Giovedì 10 Luglio 1522 e credendo d'aver confuso il calendario furono molto dolenti per paura di non aver osservato a dovere le vigilie e d'aver mangiato carne nei giorni di magro. E non fu tanto facile all'universale convincersi che la *Vittoria* essendo andata da Ponente e tornata da Levante, questo leggiero inconveniente doveva succedere per necessaria legge cosmografica. Sembra anzi che l'onore principale di tale spiegazione, debba darsi a Gaspare Contarini, (del quale diciamo qui pure soltanto il nome (2), perchè tra breve avremo occasione di nominarlo di nuovo) cui Pietro Martire testé ram-

---

(1) Humboldt, *op. cit.*, ed. Fr. al principio. Peschel, *Geschichte des Jahrhunderts* ecc. pag. 527, testo e nota 2. In questa si riporta il seguente brano dell'epistola 152 di Pietro Martire che contiene le cose dette sopra « Prae laetitia prosiliisse te, vixque a lacrimis prae gaudio temperasse, quando litteras adspexisti meas... Beari sentio spiritus meus, quando accitus alloquor prudentes aliquos ex his, qui ab ea redeunt provincia ». — Rammentiamo che in Ispagna si cantava pubblicamente per le vie dopo la scoperta di Colombo

A Castilla y a Leon
Nuevo mundo dié Colon.

(2) L'abbiamo rammentato addietro al paragr. 29 testo e nota.

mentato avrebbe proposto la quistione che i marinari e gli scienziati non erano capaci di risolvere (1).

§ 42.° — *Seguito dei viaggi: il nome d'America.*

Seguitavano intanto i viaggi coi quali gli Spagnoli si proponevano di giungere per questa strada trovata di recente alle *Indie delle spezierie* e seguitarono ancora per alcuni anni un poco alla cieca, perchè sulle prime nello sbalordimento generale del quale abbiamo tentato di dare un cenno, non si poteva capir bene che cosa fossero questi paesi trovati, qual parte avessero nella economia generale geografica: naturalmente non si sapeva in qual parte di mondo metterli nè in qual punto segnarli nelle carte geografiche (2): ma in generale sebbene non si capisse in qual rapporto stessero questi paesi col resto del mondo, pure si reputava per certo che dovessero appartenere all'estremità orientale dell'Asia e in generale rimasero in quest'idea anche nei primi tempi dopo che avvenne la scoperta del Grande Oceano Pacifico, della quale diremo tra breve. Notiamo intanto che la traversata di Colombo

(1) Cfr. Navarrete, *Coleccion de los Viages y descubrimentos que hicieron por mar los Españoles desde fino del siglo XV con varios documentos ineditos* ecc. ecc. Madrid 1825, Tom. IV, N. 22, p. 241. Gomara, *Hist. Gen.*, cap. 98. Barros, Dec. V, cap. 7 riportati da Peschel, *Gesch. des Jahr.* pag. 530, note 2, 4, 5.

(2) Per convincersene basterà gettare un'occhiata sul Globo di Giovanni Schöner del 1520, o su quello del medesimo cosmografo del 1515, o meglio ancora sul mappamondo di Leonardo da Vinci o sull'emisfero meridionale del mappamondo di Oronzio Fineo in data del 1531. Tutti questi globi e questi mappamondi son riportati in carte geografiche alla fine dell'opera rammentata di Franz Wieser: *Magalhães Strasse und Austral Continent.* Innspruck Wagner 1881.

fu nel punto più largo della valle settentrionale dell'Atlantico, perchè dalle isole Bahama alle Canarie vi è tre volte la distanza che passa da Terranova alle isole Azzorre: sicchè Colombo avrebbe potuto compiere il viaggio in quindici giorni mentre ne impiegò ben trentaquattro (1). Ed il re di Spagna che pur non conosceva più degli altri questi paesi, avea subito pensato a sfruttarli ed a prenderne il monopolio, salvi alcuni diritti riserbati al Colombo nominato grande ammiraglio (almirante), e sopratutto limitava grandemente i permessi di recarsi ai paesi nuovamente scoperti, negandoli recisamente agli Arabi, agli Ebrei, ai marrani (Ebrei battezzati) ed ai loro discendenti, ai perseguitati dall'Inquisizione e simili. E per far valere i privilegi (2) della corona bisognava controllare le navi che arrivavano dalle Indie e quest'ufficio era esercitato molto per tempo nella *Casa delle Indie* di Siviglia ossia nella *Casa de Contratacion* divenuta poi famosa al pari della *Casa de la Miña* del re di Portogallo della quale abbiamo fatto già menzione (3). Bensì la diffidenza del re di Spagna non giunse a tale da voler assolutamente escludere gli stranieri dalle Indie e lo stesso possiamo dire dei Portoghesi che,

---

(1) PESCHEL, *Gesch. der Erdkunde*. Ed. cit. pag. 249. Notisi pure che la via percorsa da Colombo nel suo secondo viaggio fu poi quella che servì di regola fin alla metà del secolo scorso almeno.

(2) PESCHEL, *Geschichte des Zeitalters* ecc. Ed. cit. pag. 443 « Am liebsten hätte man allen Gewinn aus den Ansiedlungen nur den Castilianern gegönnt: wenigstens sollten Auslander nicht ohne ausdruckliche Erlaubniss sich in die Neue Welt begeben.

(3) Questa casa fu ordinata colle *Ordenanzas* del 20 Gennajo 1503 e del 15 Giugno 1510. e colla *Declaracion* del 18 Maggio 1511. Vedi NAVARRETE, *Coleccion* ecc. N.° 148, 170 e 171 riportati da PESCHEL, *Geschichte des Zeitalters* ecc pag. 444 testo e nota 1.

per quanto gelosi e sospettosi come si è veduto, pure non poteron allontanare gli stranieri dalle Indie. Per esempio diremo che nessuna firma tedesca avea allora più stretta relazione coi paesi commerciali, che quella dei Welser (ricchissimi mercanti di cambio d'Augusta, tanto che essi ed i Fugger possono paragonarsi ai più accreditati banchieri dei nostri giorni) i quali possedevano fattorie in Venezia, Ancona e Roma. Nessuno più di loro avea in tutta la Germania interesse ai viaggi transoceanici dei Portoghesi e già da gran tempo essi avevano i loro rappresentanti in Lisbona e già nel 1505 con altri mercanti mandavano a proprie spese navi all'India (1). Ma prima di procedere non vogliamo dimenticare di notare rispetto all'ingiustizia per la quale il nuovo continente ebbe il nome d'America, che siccome le lettere di Colombo al re di Spagna erano rimaste limitate ad uno stretto numero di persone, mentre quelle di Amerigo Vespucci, che fece almeno quattro viaggi alle Indie Occidentali (2), si diffusero molto rapidamente e la sua fama fu anche accresciuta dagl'Italiani che volevano portare a cielo la fama di questo loro compatriotta, non può far maraviglia se già in una raccolta stampata a Vienna nel 1507 si trova il titolo « Mondo Novo e paesi nuovamente ritrovati da Alberico Vespuzio fiorentino ». Colla scorta del Peschel continueremo notando che nello stesso anno il dotto tedesco Martino Waldseemüller (Hilacomylus)

---

(1) Vedi Joh. Falke: *Geschichte des deutschen Handels*, vol. II, p. 30, ecc. B. Greiff, *Tagebuch des Lucas Rem*, ecc. citati da Wieser, *op. cit.* pag. 96 nota. Sulle inesattezze del primo di questi storici vedi addietro il paragr. 17.

(2) Vedi la memoria dell'Hugues presentata al III Congresso Geografico Internazionale in Venezia nel 1881 ed intitolata: « *Sopra un quinto viaggio di Amerigo Vespucci* ». Torino, Loescher 1881.

di S. Dié in Lorena dava al Nuovo Mondo il nome d'America e che il nome presto ebbe fortuna, tanto che in una carta trovata recentemente in Vienna in data del 1509 si vede per la prima volta il nome di America (1). Finalmente in un'opera drammatica inglese di autore sconosciuto si trovan parimente alcuni versi che contengono il nome di America (2).

---

(1) D'Avezac, *Allocution à la Societé de Geogr.* pag. 16, Paris 1872. D'altroude però non possiamo lasciar da parte l'opinione sostenuta dal Cora il quale tenta di mostrare colla scorta del Marcou e del Lambert che il nome d'America non deriva da Amerigo Vespucci, ma da una catena montuosa del Nicaragua (Americ, Amerrique o Amerique) oppure da un antico nome nazionale della nazione peruviana. Vedi *Boll. Soc. Geogr. It.* Dec. 1885, pag. 896-97. L'opinione del Marcou fu confutata dallo Schoetter che fece pure conoscere un globo nel quale la parte meridionale del continente americano ha il nome di *America nova*, il Messico di *Hispania nova*, mentre il resto vien detto *Asia orientalis, Asia magna* ecc. Vedi *Congrès International des Americanistes.* Seconde Session. Luxembourg 1877, vol. I, pag. 359. — Luigi Hugues (*Sul nome America*, Torino, Loescher, 1886) ripete e sostiene le ragioni secondo le quali l'America fu chiamata così per causa di Hilacomylus e poi confuta anch'egli l'opinione del Marcou relativa ai monti del Nicaragua sostenendo specialmente che siffatti nomi sconosciuti nella Geografia primitiva americana, potrebbero essere stati inventati dopo accresciuta la fama di Amerigo Vespucci. Nota coll'autorità dell'Harrisse (*Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages*) che lo stesso Waldseemüller (Hilacomylus) causa involontaria dell'ingiustizia del nome di America, poi si accorse del suo errore ed ammise la priorità della scoperta a favore di Colombo.

(2) But this newe lands founde *lately*
Ben callyd America, by cause only
Amoricus did furst them fynde

(Ma questi nuovi paesi trovati ultimamente son chiamati America soltanto perchè Americo per il primo li scoprì) Harrisse, *Bibl. Amer. vetust.* 50-51. Nel volume del Congresso degli Americanisti rammentato nella nota precedente si citano tra coloro che difesero il Vespucci dall'accusa di aver voluto dare il suo nome all'America, oltre all'Harrisse ora detto ed oltre all'Humboldt già citato, anche

§ 43.° — *Scoperta del Pacifico.*

Ma per quanto grandi fossero la gioja dell'universale e la sorpresa per la scoperta di queste nuove terre, molto maggiore doveva divenire la meraviglia e molto maggiore lo stimolo a continuare questi viaggi, quando col procedere di questi si giunse a scuoprire un'altro mare: con ciò si alterava profondamente il concetto di Colombo il quale modificato in tal modo, venne poi nel suo ultimo fine continuato per tutto il secolo, come tenteremo di provare. Il 25 Settembre 1513 verso le dieci del mattino, Vasco Nuñez de Balboa che esplorava l'America Centrale, fu informato dai capi indiani che lo accompagnavano, che in prossimità del punto in cui si trovava, si poteva vedere l'altro mare; allora Vasco dato ordine ai suoi di fermarsi, andò solo avanti e quando raggiunse la sommità del monte vide dinanzi a sè un golfo ricco di sinuosità che si apriva verso l'altro Oceano. Il conquistatore si gettò in ginocchio e salutò le acque dell'Oceano Australe profondendosi in infiniti ringraziamenti per la grazia divina che avea fatto compiere per mezzo suo una tal opera e dopo quattro giorni sceso alla riva del mare, vi entrò fino alle ginocchia e tenendo in una mano uno stendardo e nell'altra una spada nuda, ne prese possesso in nome dei potentissimi monarchi Ferdinando e Giovanna (don Fernando e doña Juana) re di Castiglia, Leone ed

---

il Varnhagen, *Monographie d' Amerigo Vespucci*, Lima 1865, il Wiesener, *Dissertation sur Americ Vespuce et Christophe Colomb,* Revue des questions historique, 1866, T. I, p. 225-52 ed il Butler, *Transactions of the Wisconsin Academy of Sciences Arts and Letters*, T. II, 1873-74.

Aragona (1). Ora rammentando che lo stretto che unisce l'America del Nord a quella del Sud nel suo punto più stretto, va da Ovest ad Est e considerando che gli Spagnuoli con Balboa venivano dal Nord, era naturale che essi chiamassero Mar del Nord, il Golfo dei Caraibi e Mare del Sud, l'Oceano opposto che ora è piuttosto conosciuto col nome di Grande Oceano e Oceano Pacifico (2). È facile capire che con questa scoperta veniva cambiato l'ordine delle idee che si avevano in proposito, perchè era naturale considerare sotto un altro punto di vista i risultati ottenuti col viaggio di Colombo e cogli altri che avevano tenuto dietro a quello. Difatti Colombo, come si è visto, si proponeva di giungere per una nuova strada all'estremità orientale dell'antico continente e credette d'esservi pervenuto ed al pari di lui lo credettero Cabral, Vespucci e gli altri navigatori che si erano diretti attraverso all'Atlantico, ma dopo la scoperta di Balboa una tale ipotesi fu subito riconosciuta erronea e quando si videro verso ponente immense estensioni di mare, fu facile intendere che le terre scoperte non facevano parte del Catai, nè dello Zipangu, nè di alcuna altra parte continentale o insulare dell'Asia, ma che dovevano essere quello che realmente sono, cioè parti di un altro gran continente le coste occidentali del quale sono anche più lontane dall'Asia, di quello che non siano le orientali dall'Europa. D'altra parte però ci è facile capire che gli Spagnuoli essendo convinti dell'utilità dell'impresa di Colombo e desiderosi di scuo-

(1) O. PESCHEL, *Geschichte des Jahrhunderts*, ed. cit. p. 374-77, ha consultato per questo gli storici Gomara, Oviedo e Las Casas che, come è noto, sono le fonti principali per ciò che si riferisce alla scoperta del Nuovo Mondo.

(2) PESCHEL, *Geschichte der Erdkunde*, pag. 262.

prire la nuova via di Ponente per giungere alle Indie, la scoperta di un continente assolutamente nuovo che pure avrebbe dovuto colpire di meraviglia e di gioja profonda tutti i dotti ed i navigatori, assai più che la strada trovata da Colombo e le poche terre da lui scoperte, non fece deviare affatto la corte di Spagna dalla via sulla quale si era messa e così si continuarono i viaggi a ponente; anzi questo continente del quale ancora non si poteva precisare la grandezza, fu per allora e per gran parte del secolo XVI più mezzo che fine, perchè non si voleva navigare all'America ma alle Indie delle Spezierie, perchè lo scopo dell'universale non era in quegli anni di aggiungere la cognizione di nuove terre a quelle che già conoscevano, ma bensì di trovare una nuova strada per le Indie, per far concorrenza con questa nuova via ai Portoghesi. Così dunque ci sembra dimostrato che, se la scoperta di Balboa fece modificare le idee che si avevano sulle terre scoperte, non modificò affatto il concetto col quale avea impreso la sua navigazione Colombo, il concetto cioè di « *buscar il levante por el poniente* ». Da questo momento occorre ai navigatori ed alla Corte di Spagna oltrepassare questo continente per condurre a compimento il disegno ideato da Colombo; da questo momento s'impone a tutti la ricerca d'uno stretto che unisca il Mar del Nord (Oceano Atlantico) ed il Mar del Sud (Oceano Pacifico o Grande Oceano).

§ 44.° — *Ricerca dello stretto.*

Per conseguenza occorreva trovare un'apertura in questa grande massa di terre che si veniva delineando e che ormai era evidentemente un nuovo continente. Ma, notisi, che sebbene non si parli esplicitamente di ricerca di stretto perchè sarebbe intempestiva, pure

anche nelle scritture precedenti alla scoperta di Balboa, si accenna alla ricerca di una via diretta ad Ovest e tutta marittima. Già nel primo viaggio di Cristoforo Colombo gli si ordinava di cercare i paesi del gran Chan per istruirlo nella religione cristiana se egli lo desiderava; ma lo scopo del viaggio era, come più volte accennammo, la ricerca di una nuova strada per le Indie delle spezierie; orbene nelle istruzioni regie che Amerigo Vespucci ricevette il 15 Settembre 1506 e che Muñoz ci ha trascritto negli Archivj della *Contratacion* di Siviglia, si parla ancora della flotta che Ferdinando il Cattolico fece preparare per giungere al nascimento delle spezie (1). Così pure si fecero altre ricerche nello stesso senso e collo stesso scopo, sempre prima che Balboa scuoprendo il Pacifico facesse capire che l'America era un continente del tutto nuovo e staccato dall'Asia non meno che dall'Europa: dal 1505 al 1507 la corte di Spagna si occupò di tentare una via diretta ad Ovest per arrivare al *nacimento de la especeria*, affidando l'incarico di dirigerla ad Amerigo Vespucci, Vicente Janez Pinzon, Juan de la Cosa, e Diaz de Solis. Lo stesso Solis ricevette poi ordine di passare al mare del Sud dietro la Castiglia d'Oro e di vedere se non v'era nessuno stretto (*abertura*) (2).

---

(1) NAVARRETE, tom. I, pag. 2. Cod. diplomatico num. CL, tom. II, pag. 39 riportato da HUMBOLDT *Kritische Untersuchungen* ecc., vol. I, pag. 41, nota 3. « Die königliche Instruktion, welche Amerigo Vespucci am 15 September 1500 erhielt, und die Muñoz in den Archiven der *Contratacion* von Sevilla abgeschrieben hat, spricht auch von der « armada que el señor Don Fernando mandò hacer para ir à descubrir el nacimento de la especeria ».

(2) HERRERA, dec. I, e, NAVARRETE, T. III, rammentati da HUMBOLDT, *Histoire de la Géographie du Nouveau Continent*, vol. I, pag. 318. Ma la spedizione che doveva essere diretta dai quattro navigatori rammentati nel testo non potè effettuarsi per le influenze portoghesi.

Notiamo addirittura che ora si fa innanzi un'altra idea quella cioè di cercare uno stretto marittimo di congiunzione tra l'Oceano Atlantico ed il Pacifico attraverso il continente americano nella direzione di Nord Ovest e quest'idea è dovuta per il primo al re Enrico VIII d'Inghilterra (1) il quale diede ordine a Sebastiano Cabot nel 1517 di cercare questo stretto nella direzione già detta. Cabot navigò nella direzione indicatagli verso NO. veleggiò alla costa di Labrador e vide tra 61.° e 64.° Nord una strada che si allungava di dieci gradi verso Ovest e si dirigeva poi verso il Sud (2). Ma come si è veduto il problema di giungere alle Indie orientali navigando sempre a ponente come si era proposto Colombo e come potè fare la squadra di Magellano, era stato tentato dalla Spagna, che poi riuscì a risolverlo ed anche prima che si scuoprisse lo stretto di Magellano questo era disegnato sopra alcune carte. Di questo fatto strano in apparenza avremo da occuparci tra breve, notando intanto che mentre l'Oceano Pacifico era stato veduto da Balboa nel 1513, quattro anni prima che Magellano avesse portato in Ispagna la sua convinzione dell'esistenza d'uno stretto al sud del Rio della Plata (3) già nel 1511 le scoperte di Antonio Abreu nella parte Sud-Est dell'arcipelago delle Indie, avevano sparso l'idea di grandi terre australi e forse anche la vista del mappamondo di Fra Mauro di cui il Portogallo avea una copia fino dal 1459, faceva nascere l'idea che ci fosse analogia di configurazione tra il Sud dell'Affrica e il sud dell'America e

---

(1) È noto che il problema non fu risolto finchè Mac Clure non trovò il passaggio di Nord Ovest nel 1850-54.

(2) Biddle, *Sebastian Cabot*, p. 118. Hakluyt, *Voyages, Navigations and discoveries*, London 1600.

(3) Humboldt, *op. cit.*, ed. Fr. II, 9.

faceva supporre che come si era recentemente trovata con Diaz la fine in punta di quella, così presto dovesse trovarsi una punta meridionale del nuovo continente la quale dando luogo ad uno stretto desse modo di passare dall'Atlantico al Pacifico.

Il desiderio e lo sforzo di cercare nel continente americano un passaggio erano generali e il famoso stretto si cercava su tutta la costa orientale, ma più specialmente in tre punti, cioè nell'alto Nord dove vedemmo dirette le spedizioni degli Inglesi, nell'America centrale e finalmente più al Sud nel Brasile: così Magellano del quale vedremo tra breve la scoperta, dapprima credette d'esser giunto allo stretto cercato quando arrivò al piccolo golfo di S. Giuliano, poi parimente da molti si credette d'aver trovato il passo famoso quando si fu giunti alla bocca del S. Lorenzo, alla quale fu scritto francamente su diverse carte: « per hoc fretum iter patet ad Maluccas » e lo stesso errore si ripetè quando si fu giunti alla bocca del Rio della Plata (1).

Ma accanto agli errori dobbiamo rammentare una notevole e strana verità che cioè nel 1515 ossia cinque anni avanti la scoperta di Magellano, lo Schöner celebre cosmografo conosceva lo stretto del mare del Sud non solo, ma anche lo disegnava nel punto nel quale veramente si trova e nel Commentario aggiunto alla sua carta esprimeva chiaramente che i Portoghesi l'avrebbero tra breve traversato e che di lì si poteva andare a Malacca (2). Ma non precorriamo al rac-

---

(1) D.r FRANZ WIESER, *Magalhâes Strasse und Austral Continent.* Innspruch, Wagner, 1881 (a pag. 42 rammenta *die Weltkarte in der Ausgabe des Ptolomeus von Seb. Münster* Basileae 1540).

(2) WIESER, *op. cit.* pag. 28. Notisi che secondo il PESCHEL, *Geschichte der Erdkunde*, pag. 361 e *Geschichte des Zeitalters*, pag. 486, lo Schöner avrebbe posto uno stretto tra le due pretese parti del-

conto e notiamo piuttosto che appena si ebbe notizia dell'esistenza del mare del Sud, Diaz de Solis nel 1515 fu mandato con due navi per cercare al Sud del Brasile intorno all'estremità meridionale del nuovo mondo una strada che conducesse a quel punto dell'Oceano Pacifico che era stato scoperto e toccato da Balboa (1). Solis si avanzò fino al fiume che allora prese il suo nome e che adesso per il metallo trovatovi si chiama Rio de la Plata (fiume dell'argento) e si accingeva a continuare l'impresa quando fu assalito e vinto dagli Indiani Charruas che lo divorarono vivo; allorchè fu conosciuta la tragica sorte di questo navigatore, la corona spagnola venne a trattative col portoghese Ferdinando Magellano (Fernaõ de Magalhaẽs) che si impegnò di condurre una squadra alle Molucche navigando sempre a ponente. E difatti egli trovò lo stretto che si ricercava da tanti anni e che era conformato in tal modo, che dopo la sua scoperta nacque il sospetto che il gran navigatore ne avesse già dapprima avuto cognizione (2).

---

l'America, mentre secondo l' HUMBOLDT, *op. cit.* Ed. Fr. II, 27, questo stretto sarebbe stato disegnato dallo Schöner dove Colombo cercò il passaggio, cioè nei paraggi dell'equatore. Dall'esame delle prime due carte poste in fondo all'opera rammentata del WIESER risulta che il Peschel si è avvicinato alla verità più dell'Humboldt. Nell'opera stessa del Wieser già più volte rammentata, si discute la questione dell'importanza dei globi di Schöner e si conclude che per il globo del 1515 egli vide una « *Zeytung* » tradotta dall'italiano: vedi Wieser pag. 29.

(1) Nelle sue istruzioni è scritto: « Que vos el dicho Juan de Solis seais obligado de ir à las espaldas de la tierra, donde agora està Pedro Arias y de alli adelante descubriendo por las dichas espaldas de Castilla del Oro 1700 leguas è mas si purdiedes ». NAVARRETE, *Coleccion* Tom. III, n. 35, Pag. 134, presso PESCHEL, *Geschichte der Erdkunde.* ed. cit. pag. 275, nota 4.

(2) PESCHEL, *Geschichte der Erdkunde.* ed. cit., pag. 275 e 277. *Vollendung des Periplus von Südamerika.*

§ 45. — *Magellano scuopre lo stretto che porta il suo nome: ne conosceva egli l'esistenza?*

Con quale intendimento precisamente Magellano si ponesse alla ricerca dello stretto ci vien rammentato da Las Casas sulla fede di Pigafetta il quale si esprime a questo modo « Magellano portava seco un globo terrestre sul quale erano disegnate tutte le coste, ma soltanto egli aveva lasciato un punto vuoto in vicinanza di quello dove supponeva che fosse lo stretto perchè nessuno gli carpisse il suo segreto (1). Mi trovai in quell'ora ed in quel giorno nel gabinetto del cancelliere del regno quando il vescovo Fonseca prese questo globo e vi disegnò sopra la via che Magellano voleva seguire.

Io stesso di poi l'ho interrogato in successivo dialogo sul corso ch'egli intendeva di seguire. Egli mi rispose che voleva prima cercare il Capo di Santa Maria che adesso chiamiamo fiume d'argento (Rio della Plata) e seguire quindi la costa fino ad uno stretto di mare. Ma, soggiunsi io, se non si trova il mare del Sud come vorrete voi riuscire poi nel mar del Sud? Se non trovo nessuno stretto di mare, egli soggiunse, percorrerò la

(1) Avverte il Peschel che Las Casas solo riferisce questa notizia sulla fede di Pigafetta che primo descrisse il viaggio di Magellano, ma che nè egli nè altri ne porta nessuna prova. (*Gesch. des Zeit*, pag. 616 della prima edizione), ma il Wieser cerca di modificare siffatta opinione (*Magalhães*, *Strasse* ecc. P. 49, nota) dicendo che anche Herrera, di cui tra poco, ne parla ed egli non ha consultato soltanto Pigafetta, ma anche altre fonti e probabilmente il Giornale dell'astronomo della spedizione di Magellano, Andrea di S. Martino come suppone Humboldt, *Kritische Unterosuchungen*, *op. cit.*, pag. 251 e 254.

medesima strada dei Portoghesi che si dirigono alle Indie Orientali (1).

Non ebbe bisogno Magellano di ricorrere a siffatto espediente e navigando a ponente come si era proposto, potè finalmente scuoprire lo stretto che ha preso nome da lui e attraversatolo penetrò nel Mar del Sud e vi ebbe a lottare non solo colle ribellioni degli uomini ch' egli represse nel sangue, ma ancora contro un'ostinata e prolungata calma per la quale diede il nome di *Oceano Pacifico* a quel mare pur assai burrascoso nel quale egli per primo si avventurava (2).

È noto che continuando ancora il suo viaggio egli giunse agli Arcipelaghi delle Indie Orientali e che colà sceso a terra fu ferito a morte in una scaramuccia cogl'indigeni dell'isola Mactan. Così dunque egli non ebbe la ventura di veder compiuto il suo disegno, ma altri l'attuò in vece sua e quando Sebastiano d'Elcano rientrava colla *Vittoria* nel porto di San Lucar il 6 Settembre 1522, poteva dirsi raggiunto il fine tanto desiderato, poteva dirsi sciolto il problema che, come si è veduto, Colombo si era proposto di « buscar el levante por el poniente ».

---

(1) Las Casas Lib. III Cap. 100 ms. presso Peschel, *Geschichte des Zeitalters* ecc., pag. 488 e seg. Nello stesso punto si accenna al giusto malumore provato alla corte di Lisbona nel vedere che Magellano abbandonava la patria per servire lo straniero: se ne lamentò alla corte di Madrid l'inviato Alvaro da Costa mandato per negoziare il matrimonio tra il suo monarca e l'infanta Eleonora.

(2) Avvertiamo in proposito che in generale la *navis* era essenzialmente imbarcazione a vela mentre la *galera* e la *caravella* (*da carabus*) erano con remi. L'inazione alla quale Magellano si trovò costretto mostra che se pure egli avea navi della qualità dell'ultime rammentate, pure i loro remi non bastavano alla navigazione. Vedi Heyck, *Genua und seine Marine* ecc. Wagner, Innsbruch 1886, pag. 56-65-86.

Ma prima di procedere vogliamo brevemente toccare di una supposizione alla quale testè abbiamo accennato: fu detto che Magellano già conoscesse lo stretto del quale generalmente gli si attribuisce la scoperta e tale idea risultò particolarmente da un punto della relazione del Pigafetta che suona così: « .... non si saria trovato mai detto stretto, se non fosse stato il Capitan generale Hernando Magaglianes, perchè tutti i capitani delle altre navi erano di contraria oppinione, et dicevan, che questo stretto era chiuso intorno; ma Hernando *sapeva* che vi era questo stretto molto occulto, per il quale si poteva navigare, il che aveva veduto descritto sopra una carta nella Thesoraria del re di Portogallo, la qual charta fu fatta per un eccellente huomo, detto Martin di Boemia et così fu trovato con gran difficoltà » (1).

Senza stare ad esaminare un altro documento, cioè un brano dello storico spagnolo Antonio de Herrera il quale sembra veramente indipendente dal punto già esaminato del Pigafetta, noteremo piuttosto che non abbiamo nessun motivo valido per negare che Magellano abbia veduto dove che sia una carta di Martin Behaim sulla quale poteva esser segnato lo stretto in questione, ma da dir questo ad asserire che il navigatore portoghese ai servigi della Spagna si sia fatto bello di una scoperta altrui, ci corre molto e possiamo, ci sembra, liberare compiutamente da questa taccia il Magellano, ove si pensi, e questo basterebbe, che non c'è traccia nè memoria di alcuna scoperta di stretti fatta prima di lui, che non ci deve far meraviglia di vedere il passaggio di S.O. segnato sulla carta

---

(1) RAMUSIO: *Navigationi et Viaggi, op. cit.* vol. I, pag 354 b. rammentato da FRANZ WIESER, *op. cit.* pag. 49 testo e nota.

prima che fosse scoperto, perchè su molte carte di quel tempo è segnata parimente la strada N.O. o un supposto stretto nell'America centrale (1) e perchè realmente Magellano dovette faticare assai prima di trovare lo stretto in questione come concordano il Peschel ed il Wieser (2). Termineremo questo cenno relativo alle scoperte geografiche eseguite verso il 1500 nel nuovo continente, rammentando un documento che riesce molto opportuno per il nostro proposito e del quale faremo cenno brevemente: nel 1523 cioè *dopo* la scoperta di Magellano, per la quale con questa nuova strada si giungeva alle Indie, abbiamo un'ordine a Ferdinando Cortez di cercare uno stretto nell'America centrale per offrire a Carlo V il modo di giungere alle Molucche a dispetto dei Portoghesi (3).

Questa ordinanza a parer nostro ci mostra chiaramente lo stato delle cose e ci dà modo di spiegare e riepilogare ciò che abbiamo detto fin qui: in una parola Magellano avea risoluto il problema che Colombo si era imposto e le navi spagnole eran giunte malgrado la lunghezza longitudinale dell'America da un polo all'altro, per la via di Ponente all'estremità orientale dell'Asia o meglio agli Arcipelaghi che la terminano ad Oriente; ma la strada percorsa da Magellano pas-

---

(1) Vedi il paragrafo precedente nel quale si dan le prove di quest'asserzione.

(2) Cfr. Peschel, *Geschichte des Zeitalters*, ecc., pag. 487, e *Geschichte der Erdkunde*, pag. 275 con Wieser, *op. cit.*, pag. 49 e 50.

(3) Pascual Gayangos: *Introducion à las Cartas y Relaciones de Hernan Cortès al Emperador Cárlos V.* Paris 1866 rammentato da D. Justo Zaragoza nell'articolo intitolato *Canales Interoceanicos* pubblicato nel *Boletin de la Sociedad Geografica de Madrid.* Tomo XI, n. 3, Settembre 1881, pag. 203 testo e nota (Exploraciones en busca de un estrecho ò canal de comunicacion entre los Oceanos Atlantico y Pacifico).

sava per mari burrascosi, era lunga, difficile, ad una latitudine troppo meridionale per poter recar vantaggi agli Spagnoli che speravano di trovarla nel centro dell'America, ossia nei paraggi dell'equatore ed urgeva premunirsi contro le pretese dei Portoghesi (coi quali v'era poca armonia) per mezzo di una strada più breve di quella trovata da Magellano e differente da quella del Capo di Buona Speranza, per cui un canale naturale tra i due Oceani nell'America centrale, sarebbe stato di gran giovamento alla monarchia spagnola e perciò Carlo V diede ordine a Cortez di cercarlo: vedremo tra breve che quando alla corte di Madrid si accorsero che questo canale non esisteva, rivolsero l'animo al taglio dell'istmo di Panama.

II

Il taglio di Panama e la strada attraverso l'America centrale nel sec. XVI.

§ 46.°

Strada proposta attraverso l'istmo di Panama.

Continuando l'esame dei documenti relativi alla scoperta dell'America, osserveremo come se ne possano opportunamente rammentare due che servono a mandar innanzi la trattazione ed il racconto dei fatti relativi all'argomento del quale ci occupiamo e che valgono pure come risposta all'ultimo documento rammentato, ch'era un'ordinanza a Ferdinando Cortez relativa alla ricerca del famoso stretto. Il primo di questi è una lettera dello stesso Cortez a Carlo V nella quale il conquistatore spagnuolo promette di cercare attivamente lo stretto nell'America mandando navi nel mare del Nord e nel mare del Sud, assicura che tralasciando ogni altra cura, farà le ricerche col massimo zelo e che la sua spedizione dovrà aver buon esito perchè egli darà istruzioni precise a quelli che navigano in questo ed in quel mare, perchè dirigano il loro cammino fino alle terre scoperte da Magellano (1). L'al-

(1) Questo documento è una delle lettere di Cortez a Carlo V raccolte dal Vallèe della Biblioteca Nazionale di Parigi. Noi però l'abbiamo letta nel *Bulletin du Canal Interocéanique* che si pubblica a Parigi sotto gli auspici di Ferdinando Lesseps e che è l'organo del taglio dell'istmo di Panama che attualmente si eseguisce. Di questo *Bulletin* avremo occasione di riparlare di frequente nell'ultima parte del nostro lavoro: notiamo intanto che la lettera in questione è rammentata nel Vol. I, n. 22, pag. 214.

tro documento che al pari di questo è conosciuto per la stampa, ma non sembra abbia attirato molto l'attenzione dei dotti, è un passo di una delle Relazioni degli Ambasciatori Veneti al Senato, cioè di una relazione del già rammentato Gaspare Contarini, noto per il tentativo di conciliazione ch'egli fece tra protestanti e cattolici, per il libro che scrisse sulla Republica dei Veneziani, non meno che per la sua profonda e svariata dottrina (1). Già vedemmo ch'egli diede prova della sua dottrina in cosmografia e geografia quando seppe solo spiegare in qual modo i marinari della *Vittoria* reduci dal primo viaggio intorno al mondo, fossero un giorno più addietro degli Spagnoli presso i quali ritornavano (2); vedemmo pure che di questa dottrina fece uso da persona molto accorta, quando si abboccò con Sebastiano Cabot, come già si disse, a Valladolid (3) per sentire le proposte di lui circa una nuova strada che avrebbe dovuto arrecare grande vantaggio alla loro comune patria Venezia, della realtà della qual cosa egli non si mostrò molto convinto (4). Ma lasciando questo e tornando al punto del quale dobbiamo

(1) Abbiamo già avuto occasione di rammentare la voluminosa ed importantissima monografia di Franz Dittrich: *Gasparo Contarini* (1483-1542) Braunsberg, 1885 (vedi paragr. 29). Vi si tratta specialmente di Contarini come ecclesiastico.

(2) Vedi addietro paragr. 41.

(3) Vedi addietro paragr. 29.

(4) «Io mi strinsi le spalle et benche a me la cosa pari impossibile pur non volsi dissuaderlo chel venisse a li piedi di Vostra Celsitudine, ne anche il suasi perchè la possibilità è molto più ampla de quel che l'homo spese fiate crede». Così scrive il Contarini ambasciatore in Ispagna nel suo dispaccio al Senato Veneto, da Valladolid in data del 31 Decembre 1522. Documento estratto dalla Bibliot. Marciana e ricopiato da Henry Harrisse *Jean et Sebastien Cabot*, *op. cit.*, Appendice XXVIII, pag 350.

occuparci, rammentiamo piuttosto che nell'anno 1525 del quale è la relazione del Contarini già rammentata, il viaggio di Magellano era compiuto, notiamo come si è visto, che il concetto di Colombo di giungere alle Indie navigando a ponente, era parimente stato eseguito in tutte le sue parti e che si trattava soltanto di cercare una strada più breve di quella già conosciuta e che soddisfaceva poco: questo concetto desideriamo sopratutto che non sia perduto di vista. Ciò posto, ricordiamo pure che dalla scoperta dell'America in poi, erano stati fatti varj viaggi che avean portato ad importanti scoperte come quella di Balboa del 1513, quella di Magellano del 1521 e notiamo che prima e dopo di quest'ultima vi erano state varie altre spedizioni sempre dirette ad oltrepassare questo continente che si poneva in mezzo nella via tra l'Europa e l'Indie: queste spedizioni furono precedenti al 1525 nel qual anno troviamo la relazione del Contarini della quale daremo cenno brevemente (1). Parlando delle coste egli comincia dal dire che « una di esse va verso il Sud declinando un poco a Ponente fino a 52 o 54 gradi dall'equinoziale dove fu trovato dalla nave *Vittoria* quello stretto il quale è lungo 500 miglia di levante in ponente: dopo quanto più verso l'antartico continui questa costa non si sa ». Della costa settentrionale non sa dirci altro senonchè « corre tra ponente e tramontana cioè verso maestro ». Continua poi nel seguente modo: « È da sapere che questo territorio quasi per mezzo ha di contro l'isola Spagnuola e ivi si stringe tanto che dall'Oceano settentrionale al Meridionale non

(1) La togliamo dalle *Relazioni Venete* già rammentate. Serie I, Vol. II, pag. 47, *Relazione di* Gaspare Contarini ambasciatore in Germania, al Senato Veneto (Raccolta di Albèri).

vi son più di cinquanta miglia (1): qui fecero gli Spagnoli due ville: una nel mare settentrionale detta Nombre de Dios (2) e l'altra nel mare meridionale detta Panama e procede la costa fino all'Yucatan penisola simile alla Morea « benchè alcuni dicono essere isola, ma il mare tra lui e la terraferma essere così basso che non si può andare in quella se non con piccole barche. Qui sbarcò cinque anni or sono Fernando Cortez e penetrò dentro terra ». — Seguita dicendo che gli abitanti sono idolatri, antropofaghi, che sacrificano uomini ai loro idoli, che lavorano molto bene vasi d'oro, che non adoprano ferro, ma invece alcune pietre e dopo aver dato questi cenni circa il grado di civiltà di questi popoli, conclude dicendo « il Cortez ha trovato ora un'acqua dolce amplissima distante non più di due miglia dal mare Meridionale (3) e spera eziandio di trovare che quest'acqua dolce pervenga anche prossima a quest'altro mare settentrionale, il che quando si ritrovasse, credono che per quella via con grande facilità potriano navigare all'isole Molucche ed altri luoghi dell'Indie Orientali per tôrre le spezie

---

(1) È notevole questa quasi assoluta esattezza e strana ove si pensi che poco prima il Contarini aveva asserito che la terra ferma d'America cominciava al Capo S. Agostino circa 150 miglia (!) dalla Spagna. Notisi però che siccome l'errore sarebbe troppo madornale dobbiamo piuttosto attribuirlo al non sapersi esattamente esprimere cha ad ignoranza: sulla poca conoscenza dell'istmo di Panama fin ai nostri giorni, vedi poi i paragr. 75 e 76.

(2) Attualmente Aspinwall: vedi PESCHEL *Geschichte des Zeitalters*, pag. 353: «...Nicuesa... in der Nähe des heutigen Aspinwall dem atlantischen Endpunkte der Panamabahn, die Niederlassung Nombre de Dios gründete ».

(3) S'intende dire del lago Nicaragua? Lo crederemmo perchè non sappiamo qual'altra *acqua dolce amplissima* si possa trovare nelle regioni percorse dal Cortez nell'America Centrale, al di fuori di questo lago o del lago Managua limitrofo quasi.

senza intricarsi con li Portoghesi ». Tralasciando per ora qualunque genere di considerazione su queste parole del Cortez e limitandoci a notare che vi si accenna ad una strada commerciale attraverso all'istmo stesso, osserveremo che per una strana coincidenza, un'altra persona che del resto non ha mai avuto la fama del Cortez e nemmeno del Contarini, vogliamo dire un certo Rodrigo de Albornoz, per il primo consigliava chiaramente al governo spagnuolo un concetto che in seguito avremo occasione di approvare come il più praticamente possibile, quello cioè di portare le merci fino alla Nuova Spagna, fino al porto di Zacatula (sul Pacifico) d'onde per terra senza molta fatica avrebbero potuto trarsi al porto di Medellino Villarica (Veracruz) bastando porre nel porto navi che ogni giorno andassero a S. Domingo o in Ispagna come facevano prima i Veneziani attraverso l'istmo di Suez (1). Questo concetto differisce da quello del Cortez riportato dal Contarini e rammentato testè, perchè quest'ultimo avea sempre una vaga sperauza di trovare uno stretto marittimo nell'America centrale come risulta dalle sue parole, mentre l'Albornoz già disperando di trovare alcuno stretto raccomandava una strada attra-

(1) «... podrian venir los navios que trujeren la especieria à una parte desta Nueva España, hacia lo de Zacatula, que estàra del puerto de Medelin ò Villarica (Veracruz) de sesenta à setenta leguas, y de alli, por tierra, sin mucho trabajo se podria traer en indios, muy à placer y siu daño dellos, hasta la poner en el puerto y navios que cada dia van à la Española y España, como los Venecianos del comercio de Calicut las llevan por el mar Rubro à Joharna y de alli al puerto de Ostraciña y Pelucio ». *Coleccion de documentos para la historia de Mexico publicada por* Joaquin Garcia Icazbalceta rammentato nel *Boletin de la Sociedad Geografica de Madrid*, tomo XI, n. 3, Setiembre 1881, pag. 205, testo e nota.

verso l'America centrale, con doppio trasbordo sulle rive dell'Atlantico e su quelle del Pacifico. Ad ogni modo è notevole il progressivo sviluppo delle idee e la loro modificazione, per la quale dapprima si voleva con Colombo « *buscar el levante per el poniente* » poi cercare uno stretto nel continente americano e poi commerciare attraverso l'America centrale: da questo concetto a quello del taglio dell'istmo di Panama non c'è che un passo e difatti vi si arriva ben presto.

§ 47.°
Il conflitto ispano-portoghese per il possesso delle Molucche.

Ma prima di procedere oltre, ci crediamo in obbligo di spiegare alcune parole del Contarini rammentate poco prima, cioè le parole colle quali egli dice che se si fosse effettuata la strada che il Cortes cercava per gli Spagnuoli, costoro avrebbero potuto recarsi alle Molucche per tôrre le spezie senza intricarsi coi Portoghesi. E difatti queste isole erano la meta principale, lo scopo dei viaggi dei Portoghesi che vi si recavano da Oriente girando il Capo di Buona Speranza e ritornando poi dalla stessa parte, non meno che per gli Spagnuoli che vi andavano da ponente e tornavano da levante (1). La ragione per la quale eran molto desiderate le Molucche ce la dà il Suriano ambasciatore veneto in Ispagna nel 1559, il quale parlando dei viaggi in Oriente asserisce che la sostanza della ricchezza è appunto alle Molucche d'onde si cavano « spe-

(1) Vedremo tra breve che fin dopo la metà del secolo decimosesto non fu praticata la via del ritorno dagli arcipelaghi orientali per il Pacifico all'America e di lì all'Europa.

tie, perle e gioie » (1) e lo stesso Contarini nella relazione già rammentata dice che si deve fare gran conto delle Molucche che sono cinque e nelle quali nascono i garofani. Più esattamente noteremo col Peschel che le cinque isole che producono spezie, Ternati, Tidori, Mortir, Makian e Batschian (2) le quali furon per la prima volta visitate nel 1504 da Lodovico de Varthema di Bologna, sono quelle isole poste alla costa occidentale di Halmahera (Gilolo) proprio al di sotto ed al disopra dell'equatore: la più grande ma la più infruttuosa delle Molucche o piuttosto delle Malucche cioè Batschian, ha ottocento miglia quadre di superficie, la più fruttuosa e seconda in grandezza fa solamente undici miglia quadrate e si compone di un cono vulcanico attivo al cui piede cresce un gigantesco mirto (3) i cui fiori contengono quei bottoni che seccati son messi in commercio sotto il nome di chiodi di garofano (4) Nacque ben presto un'accanita quistione trai Portoghesi e gli Spagnuoli relativamente al possesso di queste isole tanto preziose ed ecco in qual modo. Abbiamo veduto che per effetto delle scoperte geografiche, i Portoghesi si volsero verso Oriente, mentre gli Spagnuoli invece si dirigevano verso Occidente: naturalmente, adunque accadde che questi e quelli s' incontrarono nell'emisfero longitudinalmente opposto al nostro e vennero a contesa per le Molucche a causa della loro ricchezza testè rammentata: cominciarono ben presto

---

(1) *Relazioni Venete*, Serie I, Vol. III, pag. 341. *Relazione al Senato Veneto di* Michele Suriano *ambasciatore in Ispagna nel 1559.*

(2) Negli Atlanti che abbiamo sott'occhio l'ortografia di questi nomi è differente assai: questo confermerebbe ove occorresse ciò che dicemmo addietro al paragr. 4 in fondo.

(3) Caryophyllus aromaticus di Linneo.

(4) Peschel *Geschichte des Zeitalters* ecc. *Ed cit.* pag 508.

degli scambi di dispacci o come ora si direbbe di note diplomatiche, tralla corte di Lisbona e quella di Madrid, perchè l'una e l'altra pretendevano che le Molucche fossero contenute al di dentro della linea di demarcazione stabilita dal papa Alessandro VI, che era stata supposta trecento leghe all'Ovest del Capo verde e che fu poi tirata trecento leghe all'Ovest delle isole del Capo Verde. Si stabilì di nominare una commissione e questa fu composta di tre giuristi, di tre astronomi e di tre marinari: la commissione si radunò nel Maggio del 1524, cioè un anno prima della relazione rammentata del Contarini, sul ponte di Ribera-de-Caya tra Badaioz e Yelbes e tennero sedute parte lì e parte nelle due città testè rammentate. Tragli astronomi ed i piloti spagnoli troviamo Don Fernando Colombo, il noto figlio di Cristoforo e Giovanni Sebastiano d'Elcano: v'eran pure ma senza voto deliberativo Sebastiano Cabot e Giovanni Vespucci nipote d'Amerigo. Queste trattative si erano cominciate il 14 Aprile ed erano fatte sulla base dell' *Uti possidetis* perchè non si riuscì a mettere in chiaro quale delle due parti fosse accusatrice e quale convenuta. I rappresentanti del Portogallo avevano mostrato dapprima un vecchio globo le cui linee non parevano sfavorevoli alle pretese degli Spagnuoli; ma questo globo sparì nelle successive sedute e fu sostituito da altre carte più imperfette per causa delle quali la quistione fu resa più difficile invece di essere agevolmente risoluta. Solamente il 22 Aprile 1529 si venne in Saragozza alla sottoscrizione d'un trattato con cui Carlo V cedeva i suoi diritti alla corona portoghese stabilendosi che le Molucche erano dall'imperatore lasciate ai Portoghesi in cambio di un pegno di trecento cinquanta mila ducati ed il re di Portogallo dal canto suo s'impegnava a far meglio misurare la distanza tra il suo regno e le Mo-

lucche stesse e se le isole appartenevano ai Portoghesi, questi avrebbero potuto farsi rendere i denari e tenere le isole, se no, farsi rendere i denari e rendere le isole. A quest'ultima clausola non si adempì mai: ma poi gli Spagnoli desiderarono sempre d'andare alle Molucche e vedremo che questo desiderio durò a lungo. Ecco spiegato in poche parole perchè nelle proposte di taglio dell'istmo di Panama come nelle proposte di strade commerciali per l'istmo stesso, si accenna ripetutamente alle Molucche, alle contese coi Portoghesi ed all'importanza ed alla ricchezza di queste isole.

§ 48.° — *Le prime proposte di taglio dell'istmo di Panama* (1).

Così dunque mentre nel 1525 il Cortez cercava una strada agevole o breve per giungere alle Molucche, all'insaputa e quasi di sorpresa dei Portoghesi, nel 1529 si faceva tra questi e gli Spagnuoli un concordato o compromesso per evitare una lite a questo proposito, ma come dicemmo testè gli Spagnuoli non si adattarono volentieri alla decisione che toglieva loro pur provvisoriamente le ricchissime isole delle spezie e cercarono varie occasioni e pretesti per navigare alle Molucche ed impadronirsene ad onta del trattato di Saragozza. Se si aggiunga questa idea alle altre che informarono fino da prima i viaggi a Ponente, se cioè si pensi allo scopo col quale si imprendevano questi viaggi attraverso l'Atlantico e vi si aggiunga il desiderio e la speranza di giungere per una strada non prima frequen-

(1) Vedremo ora qual valore abbia la tradizione che attribuisce al Cortez la prima idea del taglio dell'istmo.

tata alle Molucche, non recherà meraviglia se pochi anni dopo il trattato di Saragozza, troviamo le prime proposte del taglio dell'istmo. Notiamo prima di tutto come abbia sbagliato chi disse che nel secolo decimosesto non trovandosi lo stretto che si cercava, si volle aprire il canale, ma che questo era inutile perchè ci erano le due vie del Capo Hoorn e del Capo di Buona Speranza (1) mentre invece è evidente che si tentò di tagliare l'istmo di Panama appunto perchè non si era soddisfatti delle due strade trovate da Bartolomeo Diaz e da Fernao de Magalhães. E bisogna a questo proposito tener bene in mente che i due capi meridionali dell'antico e del nuovo continente, non erano fuggiti nè si volevano evitare perchè facessero parte di una strada del tutto marittima, ma perchè i loro paraggi erano molto burrascosi e pericolosi per la navigazione. Ancora non possiamo far a meno di dire che con tutto il rispetto dovuto ad Alessandro Humboldt, ci sembra ch'egli abbia commesso un errore quando asserì, che nè nell'Archivio di Simancas, nè in quelli delle Indie di Siviglia si è mai trovato alcun documento sulla proposta o sulla possibilità del taglio di Panama nel secolo XVI (2) e l'errore risulterà evidente subito, perchè subito porremo mano ad esaminare alcuni documenti publicati per cura della Società geografica di Madrid e che sono per l'appunto tolti dall'Archivio generale delle Indie in Siviglia, al quale sono stati trasferiti dall'Archivio di Simanca (3). Ciò posto noteremo colla

(1) Reclus. *Canal Interocéanique* nella *Revue Maritime Avril* 1879.

(2) A von Humboldt. *Essai Politique sur la Nouvelle Espagne:* Supplemento citato nel *Bulletin du Canal* N. 24, pag. 226.

(3) Vedi nel *Boletin de la Sociedad Geografica de Madrid.* Setiembre 1881 l'articolo di D. Justo Zaragoza intitolato *Canales interoceanicos* pag. 214-216 testo e nota.

scorta del Zaragoza che, agitandosi sempre l'idea di giungere alle Molucche per l'acqnisto delle spezierie, il *licenciado* Gaspar de Espinosa scriveva da Panama all'imperatore Carlo V il 10 Ottobre 1533 che gl'Indiani del Perù eran gente molto capace nell'aprir canali e nel fare altri lavori dello stesso genere (1) e che facilmente si sarebbe potuto fare un canale perchè erano poche leghe di terra assolutamente piana. E questa proposta che tanto concordava coll'idea accarezzata dall'imperatore, si pose in certo modo in pratica colla lettera reale di Toledo in data del 20 Febbraio 1534 e diretta al governatore ed agli ufficiali regi della *Castilla del Oro* nella quale si dicea che sapendo come il rio Chagres è navigabile con caravelle per quattro o cinque leghe e poi per tre o quattro con barche, e sapendosi che aprendo un canale da questo punto fino al mar del Sud, si sarebbe potuto navigare da un mare all'altro, congiungendosi il mare del Sud con questo fiume, si dava ordine di mandare persone esperte per vedere il modo di mettere in pratica questa idea e si chiedeva una relazione sulla situazione geografica dei vari paesi al pari che sulla spesa che sarebbe stata necessaria per compiere l'opera (2). Nè

(1) « Los Indios de las provincias del Perù es gente muy diestra en hazer e abrir canales e calzadas e fortalezas y otras edificias de piedra e tapierìa » (Ibidem pag. 210). Poche pagine prima lo stesso autore cita l'opera di Gomara. (*Hispania Victrix: primera y segunda parte de la Historia general de las Indias con todo el descubrimento* ecc. *con la conquista de Mexico y de la Nuova España por* Francisco Lopez de Gomara. clerigo 1552) dicendo che questo autore è il « verdadero interprete de los sentimientos dominantes à la sazon » e rammentando un punto di questo autore « sul paso que podrìa hacer para ir mas breve à las Malucas ».

(2) « ...vos mando, que tomando personas espertas veais que forma podrà darse para abrir dicha tierra y juntar ambas mares.

cessarono i tentativi dei progettisti e le discussioni dei critici (sebbene il governatore generale di terraferma Pasquale di Andagoya rispondesse ch'era assolutamente impossibile tentare questa impresa) (1) anzi in una publicazione di un dottor Solorzano, si dice esplicitamente che si sarebbero potuti aprire coll'industria umana *alcuni* canali per passare da un mare all'altro perchè, soggiunge, uno stretto naturale nell'America settentrionale non fu scoperto, quello di Magellano è molto remoto e il passaggio delle mercanzie da Porto Bello a Panama offre tali guasti e difficoltà (2) che non si vede davvero nessun altro accomodamento in proposito (3).

§ 49.° — *Continuano i viaggi di esplorazione: la scoperta di Urdaneta.*

Queste non erano altro che speranze vaghe ed idee non meno vaghe ed è noto che non si tentò nel secolo XVI nè fino ai nostri giorni il taglio dell'istmo di Panama che come vedremo a suo tempo si imprende

---

Enviad pintura de la tierra, montes ecc. del costo de la obra y tiempo en que podrà hacerse, con vuestro parecer ». *Colleccion Muñoz* Tom. 80 rammentata nell'articolo citato del Zaragoza.

(1) « Con todo el poder del mundo no se saldria con ello (mar del Sud), cuanto menos con la ayuda de los vecinos de aqui » Muñoz coll. cit., vol. cit., nel Boletin cit. pag. 211.

(2) Sull'esattezza di tale asserzione ritorneremo in seguito e cercheremo di discutere se sia adottabile: notiamo fin da ora che lo stretto di Panama non era allora ben conosciuto e si conobbe soltanto ai nostri giorni dal 1870 al 1878.

(3) *Politica indiana* de el Dr D. JUAN DE SOLORZANO PEREIRA *dirigida al Rey N. S. en su Real y Supremo Conseyo de las Indias* ecc. in fol. Lib. 1, cap. III, pag. 16, presso BOL. SOC. DE MADRID, pag. 212 testo e nota.

ora con intenti differentissimi da quelli di allora. Essendo dunque insoluto il problema della ricerca dello stretto nell'America centrale, per giungere alle Indie ed all'Estremo Oriente, poichè d'altra parte la via del Capo di Buona Speranza e quella dello stretto di Magellano per essere provatamente lunghe e pericolose non soddisfacevano al desiderio delle corti ed all'aspettativa dei navigatori, si continuarono per lungo tempo i viaggi di esplorazione e poichè i due passaggi alle Indie erano stati trovati uno nell'emisfero orientale e l'altro nell'emisfero occidentale, ma tutti e due a latitudini australi, si pensò di cercare altri passaggi verso le celebri Indie a latitudini settentrionali nei paraggi del polo Nord e di qui ebbero origine le ricerche dei passaggi di Nord Est e di Nord Ovest che non trovarono la loro completa soluzione se non colle scoperte fatte rispettivamente da Behring e da Mac Clure.

Verso Nord Est si era cercato attivamente il passaggio prima di tutti da un gentiluomo della Stiria, Sigismondo Herberstein (1) che fu il promotore di quelle imprese cominciate dagli Inglesi e continuate dagli Olandesi. Basterà rammentare i viaggi intrapresi da questo viaggiatore al di là dell'Ural e la compagnia di Moscovia e le imprese generalmente conosciute di Chancellor e quelle di Stefano Bourrough che dopo essere andato fino alla Novaja Semlia, arrivò alla bocca della Petschora e quindi all'isola Waigatsch. Poi queste spedizioni furono continuate dagli Olandesi e più specialmente da Guglielmo Barentsz col terzo viaggio del quale si chiuse la serie dei tentativi rispetto al passaggio di Nord Est (2). Quanto a quello opposto

(1) L'abbiamo già rammentato: vedi addietro paragr. 35.
(2) Peschel *Geschichte der Erdkunde*, pag. 330 testo e nota 2.

di Nord Ovest noteremo per prima cosa che per lungo tempo la costa occidentale dell'America fu quasi del tutto sconosciuta e non se ne ebbe esatta notizia fino al tempo di Drake (secolo XVII). Orbene nel tempo del quale ora ci occupiamo, cioè circa alla metà del secolo decimosesto, si avevano delle strane idee sulla conformazione del Nuovo Continente e al modo stesso che senza aver dati sufficienti si credeva che la costa settentrionale dell'Asia piegasse al Sud poco dopo la Novaja Semlia e si sperava di giungere per una breve strada alla China ed alle Indie, parimente credevasi che l'America del Nord terminasse in punta, perchè terminando in tal modo al Sud si supponeva che per simmetrìa dovesse avere la medesima forma anche al Nord (1) e si credeva che passata di poco l'estrema punta della penisola del Labrador, la costa piegasse verso Sud Ovest dando modo di passare agevolmente alle famose Indie Orientali; perchè malgrado il viaggio di Magellano non si aveva idea dell'enorme distanza che separa l'Asia Australe ed Orientale dalle coste occidentali dell'America e dalle occidentali dell'Europa; ossia per la mancanza di esatti strumenti non si aveva idea nè dell'estensione dell'Oceano Pacifico, nè di quella dell'antico continente (2). E l'errore durò a lungo quanto le spedizioni che furono continuate dal 1576 al 1632

(1) Non dubitavano i cosmografi di quel tempo di mettere in carta o di disegnare sui mappamondi le loro fantastiche ipotesi sulla configurazione delle coste e dei continenti, ossia disegnavano queste e quelli a capriccio come abbiamo detto in una nota al paragr. 42 a proposito di Giovanni Schöner, di Leonardo da Vinci e di Oronzio Fineo.

(2) L'America settentrionale fu appunto rappresentata in tal modo da Michele Lok sulla carta del 1582 nei « *Divers Voyages touching the discoverie of America*, London 1582, ristampati dall'*Hakluyt-Society* con una introduzione di W. JONES. London 1850.

finchè gl'Inglesi non si convinsero della inutilità dei loro viaggi nei quali pur facendo sforzi inauditi avanzavano lentamente perchè la marina avea ancora da fare importanti sviluppi e perchè non si aveva ancora molta conoscenza dei venti e delle correnti (1). Crediamo appunto che per causa di questi viaggi e dello scopo che con essi si proponevano e della ricerca del passaggio a latitudini molto elevate, gl'Inglesi non abbiano dato importanza alla ricerca di uno stretto nell'America centrale, nè al taglio dell'istmo di Panama al quale d'altronde se anche avessero voluto, non avrebbero potuto attendere, perchè il paese in questione era in mano degli Spagnoli. Ma questi ultimi che fino da quando nel 1529 avevano rinunziato alle Molucche, avean sospeso i loro viaggi verso l'estremo oriente, li ripresero nel 1542 nel qual anno Rui Lopez de Villalobos, partì per le Filippine dove fece molte ed importanti scoperte. Ma qui prima di procedere ci sembra indispensabile far cenno di un punto di una relazione contenuta nella raccolta di Ramusio (2) nella quale si accennerebbe alla scoperta della via del ritorno dagli Arcipelaghi dell'Asia Australe alla costa occidentale dell'America, che avrebbe recato grande utilità agli Spagnoli permettendo loro di recarsi alle

(1) È noto generalmente che la conoscenza della temperatura del Gulf Stream trovata dal dottor Franklin nel 1775 ma conosciuta solo nel 1790, rese più facili e più brevi i viaggi dall'Inghilterra agli Stati Uniti d'America, tanto è vero che dopo l'applicazione del termometro al Gulf Stream, il viaggio suddetto fu ridotto da otto a quattro settimane; questo ben inteso avanti l'impiego del vapore nella navigazione marittima. M. F. Maury, *Geogr. Fis. del mare.* Trad. L. Gatta. Torino, Loescher 1872, pag. 82.

(2) Vedi la Raccolta delle *Navigationi e dei Viaggi* di G. B. Ramusio più volte rammentata, vol. I, pag. 374 nell'*ed. cit.* Venezia 1606.

Molucche *senza intricarsi coi Portoghesi* e che si pretenderebbe avvenuta nel 1542 ossia operata dalle navi dello stesso Rui Lopez ora rammentato, essendo la relazione scritta da un Ivan Gaetan *Pilotto* della Maestà Cesarea. Noteremo anzi tutto in questa relazione una grave inesattezza perchè vi si dice che nel 1542 furono scoperte le Molucche, mentre è noto che furon visitate per la prima volta nel 1504 da Ludovico de Varthema; poi noteremo che nella relazione di questo Ivan Gaetan si leggono le seguenti cose: «....dove questo gentiluomo (1), cominciò a dimostrare ch' egli era facile e breve a paragon del sopraddetto perciocchè non si usa andarvi se non per un vento di ponente e quarta di gharbin verso ponente ed al ritorno per levante e quarta di greco, nè vi può esser bisogno di tener armata e si potrà levar dalle dette Molucche (che sono infinite come un Arcipelago) (2), non solamente garofani, noce e cannelle, ma pepe e gengevo e appresso vietare che altri non le levino. Sicchè a giudizio suo diceva che non vi era comparazione da questo a quello detto di sopra [si accenna ai passaggi di N.E. e di N.O.] *e come l' havranno condotte alle marine della Nuova Spagna* (Messico) *le faranno venire alla città del Panama delle Indie Occidentali e haveran fatto dalle Molucche sino ivi gradi 92.* Poi dimostrava quello stretto che è da mare a mare di miglia 60 e diceva che quivi le faranno passare con grandissima facilità in questo modo: che sopra carrette per miglia 12 saran condotte per una pianura sopra un fiume grosso, detto Sagre

(1) Allude a colui che parlava e che riferiva i concetti contenuti nella relazione di Ivan Gaetan.

(2) Non occorre che ci tratteniamo a dimostrare che qui vi è un nuovo errore: vedi PESCHEL *Geschichte des Zeitalters* ecc. pag. 508 oppure addietro paragrafo 47.

(Chagres) che sbocca nel mar del Nord, per mezzo l'isola del bastimento, dove è un buonissimo porto lontano dalla città del *nome di Dio* (Nombre de Dios, oggi Aspinwall) miglia quindici e per detto fiume, verranno a seconda in barche *in detto mare* dove con navi che ogni hora si trovano, le condurranno in Ispagna e Siviglia e haveranno fatto gradi 69 dalla città *del nome di Dio* sino a S. Lucar di Barrameda che sommano in tutto gradi 160 che sono leghe 3220 talchè sarà minor cammino di quello che si fa attorno al Capo di Buona Speranza d'intorno a 1760 leghe ».

In questa relazione dunque si dice che sarebbe stato trovato il modo di andare alle Molucche per ponente e di tornare addietro rifacendo la medesima strada e la convinzione dello scrittore che non accenna a speranze o desiderî ma a fatti compiuti, è chiara dalle parole « il viaggio era facile e breve.... perchè *non si usa andare* se non per un vento ecc. ». Qual opinione si debba avere di questa relazione secondo la quale nel 1542 cioè per opera di Rui Lopez si sarebbe riusciti a mettere in pratica per intero l'idea accarezzata da Colombo, si capirà facilmente, ove si pensi che la Storia della Geografia ci insegna che Rui Lopez andò realmente alle Molucche e di lì sperò nel Maggio 1544 di poter operare quello che non era fin allora riuscito cioè il ritorno da queste isole al Messico, ma non ebbe altro risultato al di fuori di quello di scuoprire sulla costa settentrionale della Nuova Guinea un tratto di terra di circa 230 miglia spagnole (1). Così dunque nel punto citato del Ramusio evidentemente si confonde il tentativo fallito del 1542 con quello di Andres de

(1) Galvao *Descobrimentos*, ed. Bethune p. 238. Herrera Dec. VII libro V cap. 9 presso Peschel *Geschichte der Erdk.* ed. cit. pag. 353-54 testo e nota.

Urdaneta che ebbe esito realmente migliore, perchè questi giovandosi delle sue cognizioni sul corso dei venti ed aumentandole colle ipotesi e colle supposizioni, il 1° Giugno 1565 condusse la nave S. Pedro dalle Filippine alle isole dei Ladroni, poi in vista della costa giapponese a 36° N. donde poi arrivò fino a 43° N., e di lì tornando indietro potè alla fine del Settembre giungere in vista della costa messicana e finalmente il 3 Ottobre gettò l'àncora nel golfo di Acapulco (1). Da questo tempo specialmente dalla fondazione di Manilla nel 1571 andaron annualmente navi su e giù dal Messico (Acapulco) alle Filippine e viceversa (2). Era dunque un progresso da quello che aveva fatto Magellano che aveva saputo giungere alle Indie navigando a ponente ma non tornare per la stessa strada, mentre Urdaneta, come si vede, scuopriva la via del ritorno dagli Arcipelaghi dell'Asia all'America, ma questo non era ancora l'attuazione del concetto di Colombo di navigare direttamente per il ponente dall'Europa fino alle Indie e di tornare dalla stessa parte dalla quale si era andati per far concorrenza ai Portoghesi, come si supponeva fosse successo colla strada di Ivan Gaetan che esaminammo testè e come sarebbe successo se fosse stata adottata la strada che prenderemo ad esame nel successivo paragrafo.

---

(1) Questo era soltanto America-Asia andata e ritorno e non Europa-America-Asia andata e ritorno nella stessa direzione.

(2) Burney *Discoveries in the South Sea.* London 1813, I, 269, presso Peschel *Gesch. der Erdk.* ed. cit. pag. 355.

§ 50.°

Cenno della strada proposta dal pilota Diaspes descritta dall'ambasciatore veneto Leonardo Donato.

Non va dimenticato con quali intendimenti si imprendessero e si eseguissero i viaggi a Ponente, nè le modificazioni che ebbe nei tempi posteriori il concetto fondamentale di siffatti viaggi: dapprima per opporsi alle scoperte dei Portoghesi, Cristoforo Colombo cerca di giungere all'estremo Oriente navigando ad Occidente, ma nel mentre egli non riesce a raggiungere il suo scopo, e di questo non v'ha chi dubiti, Vasco de Gama arriva a Calicut. Continuano i viaggi attraverso l'Atlantico e quando poi con Magellano si risolve e si pone in atto parte del progetto di Colombo, resta pure a trovare la via del ritorno, si vede che la via per lo stretto di Magellano è lunga e difficile ed il problema resta in parte insoluto; finalmente dopo quasi mezzo secolo si trova la via del ritorno nel 1565 e nel 1571, come dicemmo testè, si stabiliscono le comunicazioni regolari tra il Messico e le Filippine. Ora appunto nell'anno 1573 fu scritta la relazione di Leonardo Donato della quale prenderemo adesso ad esaminare una parte per l'argomento del quale trattiamo (1). Comincia il Donato a parlare dell'America dicendo che i paesi recentemente scoperti erano detti dai cosmografi *uno nomine America nova pars mundi* e che contenevano quattro parti principali: la terra ferma del Cuzco o Perù (America meridionale), la Nuova

(1) *Relazioni Venete* raccolte da E. Albèri. *Relazione di* *eonardo Donato ambasciatore a Madrid nel 1573*, Serie I, ol. VI, pag. 447.

Spagna (Messico), la Florida e finalmente le isole Spagnuola, Cuba e Giamaica. Si trattiene quindi a parlare della facilità di navigare a questi nuovi paesi per certi venti che conducono la nave alla fine del viaggio in due mesi e mezzo o tutt'al più in tre mesi (1) ed insiste sulla fortuna avuta dai Castigliani di scuoprire queste regioni « laddove, ei dice, i Portoghesi han dato in una navigazione lunga, procellosa e difficile ». Per ultimo conchiude così (2) « E per non pretermettere cosa alcuna importante delle pervenute a notizia mia, che o nei tempi presenti o nei futuri, in questo proposito del commercio delle Indie occidentali possa essere di considerazione, non voglio restar di dire che le spezierie medesime le quali dalle Indie orientali, per un lunghissimo circuito di navigazione, passando innanzi la bocca del mar Persico e del mar Rosso ed attorno al capo di Buona Speranza, per tutta la costa dell'Etiopia e della Guinea sono condotte dai Portoghesi in Lisbona, potriano medesimamente esser condotte da quest'altra parte delle Indie occidentali e con più brevità di cammino esser riportate in Siviglia. Perciocchè congiungendosi l'Oceano di levante e delle Indie orientali oltre le isole Molucche con un altro Oceano chiamato il mar del Sud, il quale circondando il mondo attorno perviene a bagnar quelle rive delle Indie occidentali, che sono volte verso quella parte, si vede assai manifestamente che per il detto mare del Sud con più corta navigazione le spezie potriano esser condotte alle Indie del re Cattolico. Ed essendoci in esse uno stretto di terra chiamato Panama e Nombre de Dios, il quale congiunge il Perù colla

(1) Allusione oscura ma certa ai venti alisei.
(2) *Rel. Ven.*, *loc. cit.*, pag. 454.

Nuova Spagna e separa il detto mare dei Sud da quello del Nord, per il qual poi si naviga dalle dette Indie occidentali a Siviglia, pare che conducendo per quel poco tratto di terra, che è da mare a mare, le spezie si potrebbe con maggiore facilità e brevità far loro fare questa strada di quello che facciano i Portoghesi la loro. Il quale stretto è anche ajutato da fiumi sì fattamente che non eccede ottanta miglia (1) quello spazio di terra che a traghettar le robe da mare a mare è necessario di attraversare. E di questa navigazione ancora che non sia per varj rispetti eseguita, se ne vede però il principio, perciocchè i Castigliani per il detto mare del Sud navigano alle Molucche (2) e danno ben spesso alcun disgusto e danno ai Portoghesi che dalla banda di levante, come si è detto, ci vanno come a casa loro (3). E pur nuovamente, questi ultimi mesi passati, un capitano di S. M. C., che naviga per il detto mare del Sud, chiamato Diaspes, ha scritto ch'egli ha ritrovato la vera via della navigazione per il detto mare alle Molucche; così per l'andare come per il ritorno e ritrova che la navigazione del ritorno dalle dette isole sino a Panama e al Nombre de Dios si può comodamente fare in ventisette giorni; dimodochè per questa via dell'occidente, il cammino

(1) La misura è esagerata come vedremo a suo luogo.

(2) Allusione probabile alla scoperta di Urdaneta.

(3) Anche qui non possiamo fare a meno di notare quanto differenti siano le idee di ora da quelle di allora ed il progresso fatto dal diritto delle genti; mentre nel secolo XVI si cercava dai Portoghesi di giungere alle Molucche quasi di sorpresa e appunto per opporsi a ciò si proponeva la strada Diaspes, ora i mari sono completamente liberi e i politici e i giuristi si affannano a garantire la libertà degli stretti. Cfr. addietro paragr. 26 e poi i paragr. 66 e 78 nei quali si parla rispettivamente del canale di Suez e di quello di Panama nel secolo nostro sotto l'aspetto politico.

sarìa quasi la metà più breve che per quella del levante. Ed ha aggiunto questo di più, ch'egli ha già occupato certa fortezza posta in una delle dette isole Molucche, la quale terra, così come da lui è tenuta a nome di S. M. C. potrìa essere buonissima occasione di fare dei progressi maggiori. Questa navigazione è stata innanzi d'ora riputata difficilissima e impossibile, non perchè non si vedesse la brevità del cammino più facile, ma perchè pareva che il corso delle acque che conduce da Panama per questo mare del Sud alle Molucche, fosse tanto rapido, che le navi non potessero a modo alcuno ritornare (1). Ma oggidì la diligenza della persona sopranominata ha ritrovato che, allargandosi un poco più dalle rive colla navigazione, si trova, o per via del riflusso o altrimenti, modo facile anche al ritornare in brevissimo tempo. La qual cosa, così come è stato sempre sperato dai Castigliani che finalmente si ritroverìa, così ha dato sempre causa a S. M. C. di tenersi riservato per sè l'emolumento che i suoi dazj di Siviglia ne potrìano ricevere; perciocchè.... sempre ha costumato di far eccettuare dall'affitto le spezierìe che da questa nuova parte potessero venire». — Or dunque poichè gli ambasciatori veneti stando alle corti dei varî principi potevano formarsi chiara idea di ciò che in quelle corti si pensava e si macchinava, dalle parole del Donato risulta chiaro che dopo il 1570 alla corte di Madrid si sperava ancora da qualcuno di mettere in pratica il concetto di Colombo di navigare alle Indie per la via di ponente e di tornare rifacendo la stessa strada. Riserbando

---

(1) Con queste parole crediamo si voglia alludere alla controcorrente equatoriale che appunto alla stessa latitudine dell'America centrale è assai pericolosa. Vedi MAURY, *op. cit.*

a tra poco l'esame della possibilità della strada proposta, degli effetti che avrebbe prodotto e delle ragioni per le quali non fu posta in atto, resta che prima tentiamo di rischiarare una difficoltà, resta cioè che vediamo come mai nella relazione dell'ambasciatore Donato sia attribuito ad un certo Diaspes la scoperta di tornare dalle Molucche all'America e di proseguire di lì fino all'Europa, mentre la prima parte che poi in sostanza era la sola nuova importante e difficile, è in tutte le storie della scoperta dell'America attribuita ad Andres de Urdaneta. Noi non esitiamo a lasciare a quest'ultimo il merito d'aver per il primo trovato la via del ritorno dalle Molucche all'America, e crediamo che si possano fare le seguenti osservazioni rispetto al Diaspes. Prima di tutto noteremo che nessuno degli scrittori del secolo XVI nomina affatto il Diaspes (1). Neppure nell'Archivio generale delle Indie di Siviglia nè in quello del Messico che pur contiene documenti antichissimi si fa parola del Diaspes e della sua impresa (2): solamente da Pietro Porter autore di uno studio sopra un supposto stretto tra la California e la Florida, viene rammentato più volte un Pedro Diaz o Pero Diaz dal nome del quale con trasposizione frequente a quei giorni e forse anche con alterazione di ortografia prodotta dall'ambasciatore veneto involontariamente, si potrebbe forse esser

(1) Oviedo e Las Casas erano già morti nel 1573. L'Humboldt ed il Peschel non pronunziano affatto il nome del Diaspes e sembra che ne ignorino l'esistenza, e in nessuna delle numerose fonti da loro citate in nota se ne fa cenno affatto. Di più in nessuna Enciclopedia in nessun Dizionario di Biografia, di Storia o di Geografia se ne trova neppure il nome almeno per quanto è a nostra conoscenza.

(2) Questo risulta da una *Relazione sugli Archivj Messicani* riprodotta anche nel volume già rammentato pubblicato per cura dell'*Archivio generale di Venezia*: vedi addietro paragr. 33 nota.

prodotto il nome del Diaspes già rammentato. Sempre stando alla fonte già rammentata, questo Pedro Diaz fu nominato alla fine del secolo XVI, pilota maggiore del Rio della Plata e scrisse tra le altre cose un *Derroteiro* (Routier, Itinerario) della navigazione dalla Spagna alla Plata ed allo stretto di Magellano, ma il Porter non dice affatto che il Diaz abbia mai accennato a nulla di relativo all'istmo di Panama, nè a navigazione dall'America agli arcipelaghi dell'estremo Oriente (1). Ma collegando il fatto che questo Pedro Diaz non si rese celebre come navigatore se non al principio del secolo XVII e che le sue imprese non ebbero nulla a che fare col genere di scoperte che sarebbero attribuite al Diaspes, coll'altro fatto che la scoperta della via del ritorno è da tutti assegnata ad Urdaneta, ci sembra evidente che per errore il Donato attribuisce siffatta scoperta a questo Diaspes il quale non è esistito altro che nella mente dell'ambasciatore veneto oppure non è che un oscuro marinaro al servizio della Spagna.

E poichè è noto agli studiosi della storia della geografia, che una nave, il S. Luca, tre mesi prima della scoperta di Urdaneta avea toccato il capo Mendocino e poi la città del Messico, vogliamo subito escludere che questa potesse essere sotto la guida del Diaspes mentre da varie testimonianze che nessuno ha fin qui tentato di attaccare, risulta fuor di dubbio

(1) Dobbiamo queste notizie alla cortesia del sig. D. Francisco Coello presidente onorario della Società Geografica di Madrid, il quale dietro nostra preghiera ha voluto far ricercare colla massima esattezza negli *Archivj di Spagna* e dopo lunghe e minute ricerche ci ha assicurato che sul Diaspes non si possono avere altre notizie al di fuori di quelle molto ipotetiche e problematiche da noi date sopra. Ci piace di ringraziarlo qui pubblicamente della sua gentilezza.

che siffatta nave era sotto gli ordini di D. Alfonso de Arellano. Ad ogni modo sia o no esistito il Diaspes, consideriamo quello che a noi importa assai più cioè che il progetto del quale gli viene attribuita l'idea e che vien rammentato dall'ambasciatore veneto Leonardo Donato, rassomigliava molto al primitivo concetto di Cristoforo Colombo di « buscar il levante por el poniente » e teniamo in mente che anche dopo aver capito che le terre scoperte facevan parte di un gran continente, si avea sempre in mente alla corte di Spagna siffatto concetto e il Diaspes o chi per lui o al peggio caso quegli che parlò col Donato, perseverava nell'idea di giungere ad Oriente navigando ad Occidente, per andare per una strada del tutto differente anzi opposta a quella dei Portoghesi; ossia il disegno in quistione era più vicino al primitivo di Colombo che non fossero la scoperta di Magellano al S. O. o i tentativi del N. E. e del N. O. dei quali poco fa abbiamo fatto cenno.

§ 51.° — *Altre proposte di taglio dell' istmo.*

Comunque sia, riserbando a tra poco la discussione di questa strada, del suo valore, dei mutamenti che avrebbe arrecato e via dicendo, noteremo che passa del tutto inosservata o almeno nulla ci fa credere che sia stata presa in considerazione, tanto è vero che anche dopo l'anno in cui il Donato scrisse la sua relazione, cioè dopo il 1573, troviamo altre proposte di taglio dell'istmo di Panama. Non già che tutti fossero d'accordo in questa idea, che anzi non pochi vi si opponevano per varj motivi e tra gli altri alcuni perchè temevano che i due Oceani fossero ad un differente livello, come si era creduto fin dai tempi più antichi

da Erodoto al Giovio e come si volle credere financo nel nostro secolo del mar Mediterraneo e del mar Rosso: vi fu poi un gesuita, il padre Giuseppe Acosta (1) l'opinione del quale in proposito merita d'esser riportata. Mentre egli non fa gran caso dell'accennato dislivello dei due Oceani e con ciò darebbe prova di abbastanza sagacia, continua dicendo che certamente nessun potere umano avrebbe potuto forare il monte che Dio aveva posto tra i due mari per sostenere la furia delle onde. E, soggiunge, quand'anche fosse possibile agli uomini, a parer mio sarebbe giusto temere del castigo del cielo quando si volessero alterare le opere che il creatore con sommo accordo e provvidenza ordinò nella fabbrica dell'universo (2). Ma non era stato di questa pia credenza il prudente e religiosissimo Filippo II, quando senza temere il giudizio del cielo che tanto preoccupava il buon gesuita, e continuando la medesima idea che in certo modo potrebbe chiamarsi dinastica, inviò all'Indie Occidentali l'ingegnere Battista Antonelli, fratello maggiore del suo prediletto architetto Giovan Battista per studiare l'esecuzione del canale. L'ingegnere nominato che aveva ancora l'incarico di disporre un sistema di fortificazioni per difendere il paese dai filibustieri e che doveva fare due castelli nel punto più stretto dell'istmo, partì dall'Europa nel 1580 o 1581 ma non

---

(1) Padre Joseph Acosta de la Compañia de Jesùs. *Historia natural y moral de las Indias. Sevilla.* Juan Leon 1590, lib. III, cap. X, riportato nel *Bol. de la Soc. Geogr. de Madrid*, t. XI, n. 3, Settembre 1881, articolo di Justo Zarazoga *Can. Inter.* pag. 213.

(2) « Y quando fuese à hombres posible, serìa à mi parecer muy justo temer del castigo del cielo, querer enmendar las obras que el Hacedor con sumo acuerdo y providencia, ordenò en la fabrica de este universo » J. de Acosta, *op. cit.*, *Bol. cit.*, pagina successiva.

potè ottenere il suo intento per varie circostanze poco favorevoli; poi nel 1586 egli fu a visitare Nombre de Dios, Portobello, il fiume Chagres e Panama passò quindi alla provincia di Honduras ed alla baja di Fonseca e fece una minuta relazione di tutto il suo viaggio accompagnandola colla pianta del luogo e colla descrizione di esso e cercando di allontanar gli animi da questa idea alla quale si volle por silenzio (1).

Ma ciò nonostante questa idea non fu del tutto posta da parte per quanto il prefato Antonelli ne mostrasse gl'inconvenienti, quando alcuni anni dopo fu continuata l'esplorazione per parte di Giovan Battista Antonelli figlio di Battista e nipote del già menzionato architetto dello stesso nome, già famoso in Ispagna per i suoi lavori di incanalamento del Tago, del Jorama ecc. e questo suo viaggio si prova con un documento che è conservato negli Archivî di Spagna, dal quale risulta che l'Antonelli nipote, in compagnia di Francesco Valverde e del capitano Diego Lopez de Quintanilla fecero le esplorazioni già accennate (2). Così dunque vediamo che tra le questioni relative alle Indie Occidentali, una delle più importanti per i re di Spagna dal cattolico Ferdinando V al politico ed intraprendente Filippo II, fu quella di tagliare un canale che scorciasse le distanze colla parte Sud Ovest del continente e cogli arcipelaghi più lontani delle Indie Orientali (3). Indipendentemente poi dalle idee

(1) « ... quedando deshecha a quella grande quimera, à la cual se le mandò poner silencio ». *Bol. cit.*, pag. 214.

(2) Il documento del quale si fa cenno nel *Boletin de la Sociedad* ecc. già citato, pag. 214-16 è conservato nell'*Archivio generale delle Indie* tra le carte tratte dall'*Archivio di Simanca* e fu copiato dal NAVARRETE nel *Deposito Hydrografico*.

(3) ZARAGOZA, Art. cit. *Bol. cit.* Settembre, 1881, pag. 216. Sembra però che dopo questa cessassero le esplorazioni, si proibisse

di taglio delle quali abbiamo fatto cenno, vogliamo rammentare le parole di Samuele di Champlain colonizzatore francese del Canadà e fondatore di Quebec che scriveva così nel 1599 a proposito dell'istmo di Panamà. « L'on peult juger que sy ces quatres lieus de terre qu'il y a de Panama à ceste riviere estoient couppés, l'on pourroit venir de la mer de su en celle deça, et par ainsy l'on accourciroit le chemin de plus de quinze cents lieus et depuis Panama jusques au destroit de Magellan ce seroit une isle et de Panama jusques aux Terre-noeufues une autre isle, de sorte que toute l'Amerique seroit en deux isles » (1).

Così dunque fino al termine circa del secolo decimosesto si persevera ancora da qualcuno nell'idea di tentare il taglio: ma la proposta non è messa in pra-

---

veramente in Ispagna di pensare al taglio dell'istmo di Panama e si ordinasse di *poner silencio*: veniamo in questa idea dalla lettura di una nota coutenuta nella *Rassegna Settimanale* (vol. VIII n. 195, pag. 208) e che questa riporta dall'*Opinion Nacional* di Caracas « In un'opera stampata or sono più di cento anni e riguardante la scoperta, la conquista e la storia politica del Nuovo Mondo, rispetto all'istmo di Panama si trova questo paragrafo: al tempo di Filippo II fu fatto il progetto di tagliare l'istmo e di mettere in comunicazione i due mari per mezzo di un canale. Con tale intento furono spediti colà due ingegneri fiamminghi (furono invece come si è visto i due ingegneri Antonelli zio e nipote) ma trovarono delle difficoltà invincibili ed il Consiglio delle Indie fece conoscere i danni che ne verrebbero alla Monarchia; per la qual cosa Filippo ordinò che non se ne parlasse più *pena la vita* » Senza pretendere di spiegare come mai il torbido e misterioso Filippo II abbia cambiato idea, noteremo che lo stesso concetto è contenuto pure nel *Bulletin du Canal Interoceanique*, n. 21, pag. 204 dove si riporta per intero l'articolo dell'*Opinion Nacional* di Caracas scritto da ARISTIDE ROIAS, ma è notevole che vi manca l'accenno all'opera scritta cent'anni prima che vedemmo nella *Rass. Sett.* citata.

(1) *Bulletin du Canal*, n. 43, pag. 379.

tica da alcuno, come è noto. Nè stimiamo sia necessario passare in rivista tutte le altre proposte dei tempi posteriori e del secolo successivo e soltanto rammenteremo che queste furono fatte per il fiume S. Giovanni e per il Nicaragua: vi è poi tra gli altri sull'argomento il progetto di D. Joaquin Antonio Escartin che nel 1788 propone il taglio dell'istmo e sebbene, egli dice, l'ingegnere Giovan Battista Antonelli l'abbia dichiarato impossibile, pure per i progressi della scienza (1), crediamo che sia possibile eseguirlo tantochè si possono indicare i punti più opportuni per questa impresa dalla quale la Spagna potrebbe trarre tanta utilità (2).

Per mostrare poi quanto fosse differente l'ideale e lo scopo di quei tempi da quello che si eran proposto gli uomini del cinquecento che volevano per questa strada giungere all'estremo Oriente, noteremo che l'Escartin tra i vantaggi che enumera per la Spagna dall'apertura dell'istmo pone in prima linea quello di poter passare nell'Oceano Pacifico e d'inviare il pesce preso in Europa per poter fare una seria concorrenza alle pescagioni degl'Inglesi a Terra Nuova e nei mari di Groenlandia (3). Finalmente per terminare questo cenno relativo al taglio dell'istmo nel secolo XVI, avvertiremo ora di passaggio un fatto sul quale avremo poi occasione di tornare, che cioè erano tanto lontani i matematici e gli ingegneri del secolo decimosesto, e dei due seguenti, dall'avere un'idea esatta della difficoltà dell'impresa, che nella proposta di Mr. Martin

---

(1) « Por los progresos de las matematicas ».

(2) *Proyecto de* D. Joaquin Antonio Escartin *sobre abrir un canal de comunicacion entre el Mar del Norte y el Mar del Sur. Bol. de la Soc. Geogr. de Madrid*, Oct. 1881, t. XI, N. 4, pag. 303.

(3) « ...otro provecho... seria el de las pesquerias en el mar del Sur... ». *Bol. cit.* ibidem.

de la Bastide, il quale nel 1790 ideò un canale per il Nicaragna (1), si legge che della possibilità del taglio non si può più dubitare, dopo che fu congiunto l'Oceano Atlantico al Mediterraneo per mezzo del canale di Linguadoca e sopratutto, si soggiunge, dopo che Pietro il Grande nel 1720 ha mostrato che il Volga è navigabile per un corso di più che trecento leghe (2). E dire che coll'attuale progetto di canale pel Nicaragua del quale poi riparleremo, si crede da molti indispensabile costruire un sistema di chiuse per poter far traversare alle navi una catena di montagne!

§ 52.° — *Difficoltà del taglio di Panama: la strada del Diaspes era di facile attuazione.*

Nell'ultima parte dell'opera nostra dovendo parlare del taglio dell'istmo di Panama che attualmente si eseguisce, avremo occasione di notare la difficoltà grandissima dell'impresa, la quantità di macchine d'ogni genere e d'ogni qualità che sono impiegate nel lavoro, la durezza della roccia che si deve scavare, le difficoltà del clima, della derivazione delle acque, l'immensa quantità di tempo e di denaro che occorre e via discorrendo per cui ci sembra evidente che se ai giorni nostri coi progressi della scienza, coll'applicazione di questa ad ogni genere di lavoro meccanico, dopo eseguiti i lavoro giganteschi, quali il traforo del Gottardo e la ferrovia da Nuova York a S. Francisco,

---

(1) *Memoria de Mr* MARTIN DE LA BASTIDE *sobra la materia* ecc. *con toda extension que la comunicacion del canal de Nicaragua debe tener dos propiedades* ecc. *Bol. cit.*, pag. 374, numero successivo.

(2) *Bol. cit.*, tom. cit., num. cit., pag. 376.

l'impresa del taglio di Panama mostra tanta difficoltà che alcuni non esitano a dichiararla impossibile, ci sembra evidente diciamo, che sarebbe stata follìa imprenderla nel secolo decimosesto. E sebbene non sappiamo su quali argomenti al di fuori di quello della dfficoltà si fondàssero i due ingegneri Antonelli padre e figlio per dissuadere dall'impresa Filippo II, sebbene d'altra parte non sappiamo vedere di quali danni potesse essere causa alla Spagna quest'apertura, nè possiamo quindi capire la ragione della proibizione di parlarne pena la vita pure ci sembra inutile spendere più parole per dimostrarne la impossibilità e diciamo subito che non possiamo che approvare pienamente il prudente e sospettoso Filippo II nella sua deliberazione di porre del tutto da parte un'idea che se fosse stata da lui vagheggiata o nudrita sarebbe divenuta causa di enormi inquietudini, di spese non meno grandi senza dare come correspettivo nessun pratrico risultato. Ciò posto e considerando pure che già sebbene imperfettamente erano conosciute le idee relative al taglio dell'istmo di Panama nel secolo XVI, anche prima della publicazione di Justo Zaragoza della quale facemmo cenno, lasciamo da parte questi chimerici disegni di apertura di canali già in parte noti e consideriamo piuttosto il progetto riportato dal Donato, da lui attribuito al Diaspes e che noi per la impossibilità di ritrovarne l'autore potremo chiamare progetto Diaspes, secondo il quale le merci sarebbero state portate sempre per mare dalle Molucche a Siviglia salvo che attraverso l'istmo di Panama per un piccolo tratto di terra aiutato da fiumi. Questo progetto che sembra sia del tutto sfuggito all'attenzione degli studiosi e che (non si deve dimenticare) corrispondeva in tutto e per tutto al concetto col quale Colombo imprese e poi continuò i suoi viaggi, questo progetto era assolu-

tamente possibile tanto è vero che era stato posto in atto nelle sue varie parti anche negli anni precedenti alla proposta del Diaspes, ossia si era navigato dall'Europa all'America e come vedemmo anche dalla costa americana del Pacifico agli Arcipelaghi dell'estremo Oriente ed è chiaro che non vi sarebbe stata difficoltà di sorta a passare attraverso l'istmo di Panama tanto è vero che tra poco vedremo che questo passaggio fu posto in atto. Nè va dimenticato che date le circostanze di tempo, il re di Spagna avrebbe potuto obbligare le navi a seguire la strada in quistione, avrebbe potuto imporre a tutti i naviganti di passar per questa data strada impedendo col collocarvi navi all'ingresso, la via per lo stretto di Magellano come i Portoghesi impedivano nell'Oceano Indiano la strada ai navigli che non fossero della loro nazione, mentre ai nostri giorni, data la libertà dei mari, ciò non sarebbe possibile. In conclusione l'adozione della strada della quale parliamo avrebbe significato che gli Spagnuoli non potendo andare alle Indie per la via del Capo di Buona Speranza per la quale si sarebbero intricati coi Portoghesi, non essendo contenti della via scoperta da Magellano, perchè era troppo burrascosa e difficile, e non trovando nell'istmo centrale l'apertura cercata per tanti anni, piuttosto che tentare passaggi problematici alle Indie a latitudini troppo boreali preferivano come Colombo aveva tentato, supporre, per così dire, possibile una strada del tutto marittima tra l'Europa e le Indie e giungervi navigando a ponente, salvo a modificare il concetto del gran navigatore genovese soltanto in questo che per l'esistenza inattesa di un continente in mezzo a quel che si credeva dovesse essere tutto Oceano, si sarebbero fatte passare le merci per un piccolo tratto di terra. Ma la possibilità materiale non è che uno degli elementi che dobbiamo pren-

dere in considerazione: esaminiamo quindi se la strada avrebbe probabilmente arrecato i vantaggi ch'erano nell'animo di colui che la proponeva.

§ 53.° — *Quali conseguenze avrebbe recato la strada proposta dal pilota Diaspes.*

È noto che i Portoghesi in conseguenza delle loro scoperte si occuparono quasi esclusivamente della ricerca delle spezie che traevano dalle Indie e dagli Arcipelaghi dell'estremo Oriente e gli Spagnuoli dopo il trattato del 1529 relativo alle Molucche attesero principalmente alla ricerca dell'oro, che si estraeva dalle miniere americane. Ora per quanto si possa da alcuno stimare ardito il discutere su fatti che non sono avvenuti, ci sembra che il racconto degli avvenimenti e le considerazioni, fatte ci autorizzino ad arrivare alla conclusione probabile che, se la strada Diaspes fosse stata effettuata, la storia avrebbe a registrare un'altra grande lotta tra la Spagna ed il Portogallo per il possesso delle isole che producono spezierie. Difatti noi concordiamo pienamente col Donato il quale dice che la strada da lui riferita era valevole ad evitare il pericoloso giro attorno al capo di Buona Speranza ed aggiungiamo che non solo questo, ma anche la via dello stretto di Magellano sarebbe stata evitata col progetto in quistione. Nè si dica che sarebbe stato dannoso il trasbordo e che avrebbero dovuto evitarlo (1) perchè

(1) Abbiamo veduto che alcuni anche nel secolo XVI avevano quest'idea; per esempio il de Solorzano Pereira: vedi addietro paragrafo 48 in fondo e vedi pure la discussione relativa ai trasbordi al paragrafo 37.

evidentemente il tempo che si perdeva nel trasbordo, si riacquistava nell'evitare il lungo giro intorno all'America Meridionale e pur volendo ammettere che le spezie delle Molucche potessero perdere un poco della loro fragranza nell'essere trasportate dalle navi alla terra e di qui dopo poco sopra altre navi, dobbiamo pur convenire che guadagnavano un tanto stando durante meno tempo pigiate nelle stive delle navi stesse. Questo per dichiarar anche meglio l'attuabilità in genere del progetto che sopra abbiamo veduto possibile; chè se ci facciamo a considerare la sua utilità per gli Spagnuoli del secolo decimosesto, dovremo dichiarare che mentre sarebbe stata per loro di grande utilità al principio del secolo permettendo loro di recarsi alle Indie Orientali per questa nuova strada, senza aver a che fare coi Portoghesi che allora erano loro rivali e permettendo alla monarchia spagnuola di arricchirsi con queste spezie oltrechè coll'oro dell'America, nel 1572 avrebbe recato giovamento molto minore. Difatti è noto generalmente che per un grave errore economico, gli Spagnuoli seguendo un falso sistema, fino dal principio del secolo decimosesto si curavano esclusivamente dell'acquisto dell'oro, credendo che in quello e non in altro consistesse la publica e privata ricchezza. E i vantaggi che poteva arrecare questa strada che nel 1572 erano, come si vede, di gran lunga diminuiti, sarebbero stati anche minori dopo il 1580 perchè da quest'anno fino al 1640 la Spagna ed il Portogallo furono, come è noto, riuniti con una unione personale che date le condizioni politiche dei due paesi, non poteva condurre che ad una unità tirannica ed assoluta per la quale sarebbe stato strano che si accarezzasse dagli Spagnuoli l'idea d'una strada che era stata proposta per metterli in lotta coi Portoghesi coi quali for-

mavano invece una cosa sola (1). Ma bisogna riconoscere che pur cessando di valere per imprendere questa nuova strada il motivo che l'aveva fatta proporre, sarebbe questa stata molto migliore e di gran lunga preferibile a quella più lunga per lo stretto di Magellano che appunto si voleva evitare col taglio di Panama ed alla quale non si volle sostituire la strada Diaspes. Notiamo finalmente che se questa via fosse stata da tre secoli in esercizio, probabilmente già da un pezzo si sarebbe tentato di toglier di mezzo quelle poche miglia che adesso si scavano, ossia si sarebbe *tentato* più presto di tagliare l'istmo di Panama (2).

§ 54.° — *La strada proposta dal Diaspes non fu adottata che nella parte meno importante.*

Così adunque la strada scoperta al principio del secolo da Magellano servì per gran tempo di unica comunicazione dalla parte di mezzogiorno (3), mentre l'istmo di Panama serviva di comunicazione tra la Spagna da una parte ed il Perù dall'altra, mandan-

---

(1) Se alcuno potesse supporre che per questo motivo il consiglio delle Indie avesse dopo il 1586 respinta l'idea del taglio, osserveremmo che ad ogni modo non sappiamo vedere quali danni ne sarebbero venuti alla monarchia. L'unione col Portogallo poteva rendere meno utile per gli Spagnuoli una strada che facesse concorrenza ai Portoghesi stessi, ma non mai rendere pericolosa la strada stessa.

(2) Diciamo espressamente *tentato* perchè, come vedremo, per quest'impresa tentare ed ottenere non è lo stesso.

(3) Garcia Jofre de Loaysa aveva scoperto nel 1526 il capo che poi prese il nome di Capo Hoorn, ma questa scoperta restò inutile fino al 1616 e fin allora si frequentò sempre lo stretto di Magellano. Navarr T.V. N. 26 pag. 404 presso Peschel *Geschichte des Jahrhunderts ecc.* Pag. 513 testo e nota.

dosi da questa e da quella regione navi rispettivamente sulla costa occidentale e sulla orientale dell'istmo e facendo comunicare queste due squadre di navi per mezzo di una notevole quantità di muli che prendevan le merci, consistenti in gran parte in *galioni* d'oro, da una flotta e le caricavano sull'altra, impiegandosi in generale due giorni in quest'ufficio di trasportare le merci dall'uno all'altro Oceano (1). Fu detto da qualcuno che già a quel tempo o poco dopo si faceva un commercio diretto attraverso all'istmo di Panama tra la Spagna e le isole Filippine, con che si sarebbe posto compiutamente in atto il disegno del Diaspes già rammentato (2). Ma noi con tutto il rispetto dovuto all'uomo che manifestò quest'opinione, al quale già poco prima ci professammo obbligati (3), non possiamo fare a meno di dire ch'egli ha sbagliato se vuol riportare al secolo decimosesto od anche al successivo decimosettimo quel commercio del quale fece cenno al Congresso Internazionale tenuto nel 1879 a Parigi per il taglio dell'istmo di Panama. Per provare il nostro asserto rammenteremo prima di tutto la testimonianza di Pietro Venier ambasciatore a Madrid nel 1698 (4) ossia alla fine del secolo decimosettimo, il quale così si esprime: « La flotta per il Mes-

---

(1) Questo è asserito parimente da C. Colnè, *Bulletin du Canal*, N. 83, pag. 712, e da Girolamo Soranzo, amb. a Madrid nel 1602, Vedi *Rel. Ven.* del sec. XVII, raccolte da Barozzi e Berchet, Vol. I, pag. 88.

(2) *Congrès du Canal Interocéanique* Paris 1879, pag. 59. « M. Coello pense que, si l'isthme était percé, le commerce des Philippines avec la metropole reprendrait, en partie au moins, la route suivie autrefois par les galions et viendrait se relier au commerce de Cuba ».

(3) Vedi addietro paragr. 50.

(4) *Rel. Vel.* raccolte da Bar e Berch Vol. II, pag. 644.

sico approda alla Vera-Crux; li galioni di Porto Velo di là per terra al Perù. Parte di dette merci sono indi trasportate *dalla flotta di Buenos-Ayres di due o tre vascelli per il mare del Sud alle Filippine* con immenso guadagno dei mercanti e contro la massima di non lasciar sortire il denaro da quel remoto paese». Alle quali parole che evidentemente ci mostrano il passaggio delle merci dall'Atlantico alle Filippine operato esclusivamente per mezzo dello stretto di Magellano, aggiungeremo come conferma quelle del Raynat (1) il quale dice: « L'armata parte d'Europa nel mese di Luglio od al più tardi nei primi giorni d'Agosto per evitare i pericoli che potrebbe correre per la violenza dei venti del Nord in pieno mare.... Prende passando rinfreschi a Porto Ricco e si reca poi a Vera-Cruz d'onde il suo carico è portato a Jalap situato ad una distanza presso a poco uguale dal Porto e dal Messico ». Come si vede non si parla affatto di trasbordi nè di commerci coll'Estremo Oriente. Notisi inoltre che il taglio di Panama fu proposto anche l'ultima volta dopo l'ultima esplorazione contro la via dello stretto di Magellano e non contro una strada esistente già dapprima quale sarebbe stata la strada Diaspes. Si aggiunga che se questa strada fosse esistita ed avesse funzionato bene, e questo si è veduto che poteva accadere probabilmente, non si sarebbe pensato pochi anni dopo al taglio dell'istmo di Panama del quale vedemmo invece che anche dopo il tempo della relazione del Donato, si occuparono i due ingegneri

(1) Raynat, *Histoire Philosophique et Politique des établissemens et du commerce des Européens dans les deux Indes.* Amsterdam, 1773, T. III, pag. 87. Son forse in parte erronei od almeno avventati i giudizi dati da questo scrittore ma non vediamo perchè si sarebbe dovuto o potuto sbagliare nel punto in quistione.

Antonelli (1) e si aggiunga finalmente come prova di fatto che tutti gli ambasciatori veneti a Madrid nel secolo decimosettimo parlano di commercio diretto tra la Spagna ed il Perù attraverso all'istmo di Panama, ma nessuno di loro accenna al prolungamento di siffatta navigazione, e si avrà, spero, un cumulo sufficiente di argomenti per convincersi che l'idea del Diaspes o di quegli che è conosciuto con questo nome, non fu posta in atto se non nella parte meno importante qual'era quella del passaggio dell'istmo, ma non nell'altra molto più essenziale e decisiva che era il trasporto delle spezie dalle Molucche all'Europa attraverso il Pacifico, l'istmo di Panama e l'Atlantico. Tenteremo di studiare nel seguente paragrafo per qual motivo questa strada praticamente possibile, non fu adottata che nella parte meno importante.

§ 55.° — *Per quali motivi la strada proposta dal Diaspes non fu accettata?*

Ci sembrerebbe di non aver pienamente trattato la storia di questa strada attraverso l'istmo di Panama nel secolo decimosesto, se prima non discutessimo brevemente delle cause per le quali non si volle nemmeno tentarla. Notiamo prima di tutto che abbiamo veduto per qual motivo gl'Inglesi che pur si occuparono di scoperte geografiche, non hanno atteso a que-

(1) Diciamo che la strada Diaspes a nostro avviso era sufficiente per il commercio del secolo XVI ed avrebbe sostituito il taglio di Panama, ma notiamo pure che poi per l'accrescersi degli scambi avrebbe eccitato a tentare più presto, il taglio stesso. Questo avvertiamo perchè questo punto non sembri in contraddizione colla fine del precedente paragr. 53.

sta strada. come pure risulta che non si occuparono del taglio dell'istmo e abbiamo veduto che questo successe perchè avevan di mira paraggi a latitudine più elevate ossia perchè cercavano i passaggi di Nord Est e di Nord Ovest. D'altronde che il progetto Diaspes non fu adottato che nella parte meno importante, si è veduto nel paragrafo precedente e che non fu nemmeno preso in considerazione, risulta parimente dal fatto che dopo la proposta della strada Diaspes si pensò di nuovo al taglio dell'istmo. Ma non è ugualmente facile determinare per qual motivo siffatta strada non fu presa in considerazione, se cioè perchè si aveva in animo il taglio dell'istmo o perchè non si aveva fiducia nella bontà del disegno. Noteremo piuttosto prima di tutto, che probabilmente il Consiglio delle Indie o forse anche il re Filippo II che ne era l'anima, essendo tutto intento all'idea del taglio dell'istmo non pensò a cercare altre strade di nessun genere. Poi rammenteremo quanto segue: abbiamo veduto che dopo la scoperta di Urdaneta il re Filippo aveva deciso o almeno pensato, di tagliare l'istmo di Panama e dopo una sfavorevole relazione dei due ingegneri Antonelli avrebbe improvvisamente ed assolutamente deciso di proibire di parlare del taglio dell'istmo; di questo mutamento improvviso non abbiamo saputo spiegare la cagione, tanto più difficile ci riuscirà quindi vedere perchè non si volle prendere in considerazione una via assolutamente nuova, quando non ci è riuscito capire un cambiamento repentino circa il taglio dell'istmo di Panama. A queste ragioni che chiameremo intrinseche cioè relative alle idee ed all'animo di Filippo II, ne aggiungeremo ancora altre due, una delle quali si riferisce allo stato ed ai rapporti tra il Portogallo e la Spagna e l'altra è relativa al cambiamento di dominio delle Molucche che erano il prin-

cipale oggetto di lite tra questi due stati. La Spagna ed il Portogallo che abbiamo veduto al principio del secolo lottare per il primato dei mari d'Oriente, erano per varie cause politiche che qui non è luogo di esaminare ed anche per il noto e rammentato falso sistema economico, ridotte in cattiva condizione ed anzichè cercare di farsi la guerra, avevano abbastanza da fare per tentar di tenersi in piede ciascuno per conto proprio senza pòter pensare a farsi dei danni a vicenda. Che se inoltre si pensi a quello che prima noi stessi abbiamo rammentato, che dal 1580 fino al 1640 la Spagna ed il Portogallo vennero sotto lo stesso padrone e sebbene l'unione fosse di nome soltanto personale, in sostanza questi due stati ne formarono un solo, sicchè non era possibile che il monarca che regnava su tutti e due pensasse a rinforzarne uno a danno dell'altro, non parrà strano che Filippo II ed i suoi successori abbiano posto da parte e trascurato un progetto che anche noi discutendo pacatamente dopo tre secoli e pur ponendo da parte l'idea del taglio di Panama, abbiamo stimato non molto utile per la fine del secolo XVI sebbene certo preferibile alle altre vie interoceaniche già in esercizio. Quando poi nel 1640 l'unione personale della Spagna col Portogallo cessò, con quella gioia di quest'ultimo che agli studiosi delle storie è dato imaginare, le due monarchie della penisola iberica, pur volendo, non avrebbero potuto imprendere i commerci d'Oriente con speranza di rivaleggiare tra di loro. Difatti nelle Relazioni degli Ambasciatori Veneti del secolo decimosettimo, a Madrid, anche in quelle dei primi anni (1), si accenna

(1) Vedi le *Relazioni Venete* testè rammentate raccolte da Barozzi e Berchet, *Relazioni di Spagna* Vol. I e II, per esempio I, 602. II, 87 passim.

al crescere in potenza di due altri stati cioè dell'Inghilterra e dell'Olanda i quali poi dovevano giungere a tal segno da distruggere quasi compiutamente la potenza ispano-portoghese. Noteremo col Buonaparte (1) che gli Olandesi tentarono con tre viaggi la via del polo artico con uno dei quali si compiè la nota ed eroica spedizione di Barendts che chiuse degnamente quel secolo così fecondo di belle scoperte, ma anche prima di capire che per quella parte non potevano giungere alle Indie, gli Olandesi mandarono navi per il Capo di Buona Speranza e poi per lo stretto di Magellano facendo varie imprese dal 1597 al 1604 tantochè dopo tanti sacrifizi per conquistare la libertà politica e religiosa, il popolo olandese poteva dire con fierezza « Spagna e Portogallo sono ancora molto potenti in quelle regioni, ma non ne son più assolutamente padroni » (2). E ciò corrispondeva talmente alla verità che nel 1607, cioè due anni dopo le esplorazioni narrate, le isole Molucche cadevano in mano degli Olandesi stessi, sicchè non era il caso per la Spagna di cercare una *strada di battaglia* più breve di quella battuta dal Portogallo per giungere a queste importanti e ricchissime isole, alle quali ambedue le nazioni che per tutto il secolo decimosesto avevano tenuto il primato dei mari erano costrette a rinunziare, per la propria debolezza e per la potenza dello stato testè rammentato (3).

---

(1) *Les premiers voyages des Néerlandais dans l'Insulinde* (1595-1602) par M. le prince Rolando Bonaparte. *Revue de Geographie*, Juin et Juillet 1884.

(2) « Spanie en Portugal vermogen aldaar wel veel, maar niet alles ». *Rev. de Geogr. cit.* Juillet 1884, pag. 54.

(3) Quanto alla condizione delle colonie spagnuole alla fine del secolo XVII possono valere le seguenti osservazioni fatte nel 1695

III

Conclusione delle tre strade proposte nel secolo XVI.

§ 56.°

Altre strade cercate e proposte: continuano le scoperte.

Arrivati a questo punto crediamo opportuno rammentare che abbiamo eseguito metà del compito che ci siamo imposti perchè abbiamo terminato l'esame delle tre strade delle quali si doveva trattare per quello che riguarda il loro ufficio e la loro importanza nel secolo decimosesto. Prima di riprendere lo studio delle strade stesse sotto differenti aspetti nel secolo decimonono, crediamo opportuno dare ancora uno sguardo d'insieme alle strade che finora abbiamo esaminato partitamente, crediamo anzi che questa conclusione sia necessaria perchè faremo qui per l'insieme e sinteticamente alcune riflessioni che non scrivemmo per le strade considerate analiticamente ad una ad una: vogliamo cioè riepilogare in brevi parole un giu-

---

dall'ambasciatore veneto Carlo Ruzzini. « Per la mala amministrazione di queste colonie, le altre nazioni ne hanno il latte ed alla Spagna resta solo la cura del gregge. Dicesi che quattro milioni renda il Messico e sei il Perù, ma tanto male è amministrata la cosa, che poco davvero può sopravanzare di questo denaro. Tutte queste regioni si custodiscono con difficoltà e le cose minacciano d'andare anche peggio perchè Jamaica è degl'Inglesi e Caracao degli Olandesi. È dubbioso se questi paesi tolgano o aggiungano peso alla corona ». *Rel. Ven.* Raccolte da Bar e Berch Vol. II, pag. 588.

dizio comparativo su di esse, riunire insieme le conclusioni separate alle quali siamo giunti per ciascuna strada da sè, richiamando alla mente le circostanze nelle quali ciascuna di queste strade fu proposta. Rammenteremo che non deve sembrare strano se prima di ogni cosa si propose da qualcuno il taglio dell'istmo di Suez dopo conosciuto il danno che poteva derivare dalle scoperte dei Portoghesi, che avevano fatto deviare la parte principale del commercio di levante, nè deve far meraviglia se poi per ovviare allo stesso inconveniente messer Paolo Centurione pensò alla strada per l'Asia centrale e poi per favorire gli Spagnoli nella loro questione per le Molucche contro i Portoghesi, altri propose la strada che chiamammo dal nome di Diaspes; questo, ripetiamo, è ben naturale perchè fu generale per molti anni la smania d'estendere la cerchia delle cognizioni geografiche e di cercare le strade più utili per il commercio nei paesi nei quali l'uomo da più o meno tempo aveva messo piede. Ed invero già dapprima abbiamo veduto che nel corso di tutto il Medio Evo, non solamente si cambiò spesso il corso e la direzione di alcune strade, ma se ne proposero anche altre le quali non furono poi potute eseguire; tra l'altre per dirne una sola quella che Marin Sanudo Torcello avrebbe voluto condurre dalla Persia all'India (1). Poi naturalmente col progredire delle scoperte furono più importanti questi tentativi di cambiamenti di strade ed appunto dopo le scoperte di Diaz, di Colombo e di Gama, per il disequilibrio generale che nacque dalle nuove scoperte, ne risultò un ardore generale di cercare nuove strade per giungere alle Indie delle spezierie e

(1) Berchet, *Consoli Veneti in Siria.* Torino G. B. Paravia, 1866, pag. 14.

trovare altre vie che facessero concorrenza ed offrissero circostanze e condizioni più favorevoli di quelle battute dai Portoghesi e dai Castigliani. Quindi per tutto il secolo fu un affaticarsi continuo alla ricerca di questa via più o meno ipotetica, fu una continua esplorazione per i paesi recentemente scoperti ed un continuo tentare di giungere per un passaggio qualsivoglia a queste Indie Orientali. Perfino la spedizione di Barendts del 1597 nella quale fu esplorato lo Spitzbergen, perfino quella di Cornelio Houtman dell'anno successivo alle isole Comore e quella finalmente di Sebald de Wedert del 1599 alle isole Maluine o Falkland sono dirette alla ricerca di una via per le Indie alla quale si volle giungere anche coi tentativi già rammentati più volte di Nord Ovest e di Nord Est. Dunque per tornare al taglio dell'istmo di Suez, alla strada proposta da messer Paolo Centurione ed a quella del pilota Diaspes, diremo che furono solamente alcune di quelle proposte nel corso del secolo e che noi ci siamo di preferenza fermati su di queste perchè hanno carattere più importante, perchè sono più notevoli e d'indole e di ambiente più universale e perchè sono riproposte nel secolo nostro. Per quest'ultimo motivo è possibile studiare l'importanza di queste strade nel secolo XVI e paragonarla col valore e coll'importanza che hanno le strade medesime nel secolo nostro.

§ 57.° — *Incertezze sull'utilità di questo commercio: vari generi ricercati.*

Come nei secoli XVII e XVIII i Russi che esplorarono i deserti della Siberia andarono in cerca quasi esclusivamente degli animali a pelliccia, nella caccia dei quali furono bentosto celebri i Cosacchi, così ve-

demmo che gli Spagnuoli si diedero fino da principio più specialmente alla ricerca dell'oro, mentre i Portoghesi conquistatori delle Indie si occuparono specialmente della ricerca delle spezie. Ma ci volle pur molto tempo prima che i popoli si persuadessero della grande importanza e dell'utilità di questi commerci e più volte nel corso del secolo decimosesto vediamo dei periodi di scoraggiamento o almeno di incertezza che si ripetono poi nelle età posteriori. Così uno scrittore che abbiamo già rammentato, non indegno assolutamente di stima sotto altri rapporti scriveva nell'altro secolo (1). « Si deve continuare siffatto commercio coll'Indie? I grandi stabilimenti sono necessari per poterlo compiere con successo? Si deve lasciare il commercio nelle mani di compagnie esclusive? Se si considera l'Europa come un insieme composto di diverse membra converrà dire di sì perchè il commercio colle Indie aumenta i nostri godimenti materiali (2) ed hanno torto i moralisti che vorrebbero troppo limitare i piaceri dell'uomo, perchè senza dubbio è un bene aggiungere ai vantaggi che si godono nel proprio paese quelli di un altro... e pur ammettendo che il possesso dell'India costi all'Europa tanto quanto alcuni pretendono, si dovrebbe pur dire che non deriva certo da questo come da cagione principale lo spopolamento dell'Europa. Giova inoltre considerare che se questa navigazione ha fatto cessare alcune industrie, ne ha fatte nascere delle altre: così Valenza fabbrica *pekini* superiori a quelli della China e la Svizzera imita le mussoline e le tele del Bengala e via dicendo. » — È

(1) Raynat, *op. cit.*, Vol. II, pag. 248-49.

(2) Raynat, Ibidem. « Il vous donne des boissons saines et delicieuses, des commodités plus recherchées, des ameublemens plus gais, quelques nouveaux plaisirs, une existence plus agrèable ».

vero che la risposta alla quistione sull'utilità dei commerci delle spezie è affermativa, ma non possiamo fare a meno di notare come molto strana siffatta domanda.

§ 58.° — *Queste tre strade che nessuno propose di sua iniziativa sono dirette contro il Portogallo.*

Comunque sia prevalse naturalmente il concetto di continuare i commerci colle Indie, sebbene non si ponesse in pratica nessuna di queste tre strade a proposito delle quali vedute nel loro insieme, la prima considerazione che si deve fare è la seguente: che cioè non ci rappresentano l'idea di un solo uomo, il pensiero solitario di un solo individuo, ma ove ben si consideri furono nella mente di molti, che non contenti dell'avviamento preso dal commercio cercavano di dirigerlo per altre vie: difatti nel documento che esaminammo relativamente all'idea di taglio dell'istmo di Suez, vedemmo che nell'istruzione data dal Senato Veneto al Teldi circa alla proposta da farsi al Soldano, s'insiste nel rammentargli che *altre volte etiam fo resonado de far* questo scavo e si prosegue poi dicendo *che molti de qui recordano essa cava* (1). Parimente messer Paolo Centurione non si era imaginato del suo l'idea della strada che proponeva, ma ne aveva « *per fama inteso, mentre negoziava in Egitto in Soria in Ponto* » (2) e similmente il Donato non dà come sua l'idea della strada della quale parla, ma si è visto invece quanto legame abbia questa colla strada di Urdaneta anzi cogl'intenti che mossero Colombo a cer-

(1) Vedi addietro paragr. 26.
(2) Vedi addietro paragr. 32.

care di giungere a levante per la via di ponente. Un'altra considerazione ancor più importante che ci si fa subito innanzi è la seguente, che cioè non soltanto senza le scoperte dei Portoghesi queste strade non sarebbero state proposte, ma tutte e tre furon proposte essenzialmente contro il Portogallo e se anche fossero state assolutamente impossibili ed assurde, ci mostrano ad ogni modo il carattere dell'età, la lotta generale tra i Portoghesi che hanno scoperto una strada a loro vantaggiosissima ed altre potenze che gelose della loro ricchezza oppure turbate ed offese nei loro commerci, fanno di tutto per distruggere la strada in quistione: in una parola le tre strade delle quali abbiamo finora parlato, possono essere considerate come strade di battaglia contro i Portoghesi. Difatti oltrechè per le ragioni già dette, cioè oltre che per l'ardore generale di giungere alle Indie, le strade rammentate possono essere considerate insieme perchè hanno a comune questo fine di distruggere la ricchezza e la potenza portoghese che il Senato Veneto avrebbe voluto annientare riaprendo l'antica *cava* fatta dai Faraoni e facendo per quella passare le galee dal Mar Rosso nel mar Mediterraneo, mentre Paolo Centurione invece l'avrebbe danneggiate e colpite nella loro stessa radice cioè all'Indostan dal quale avrebbe portato le merci per via di terra in Europa, mentre finalmente colla strada rammentata dall'ambasciatore Leonardo Donato o col taglio dell'istmo di Panama cercato dai re di Spagna, si veniva è vero a distruggere direttamente la strada dello stretto di Magellano ritenuta incomoda e burrascosa, ma poichè lo scopo era di giungere alle Molucche, dalle quali poi si sarebbe passati ad altre isole e terre e poichè si voleva allontanarne i Portoghesi che vi giungevano per la via del Capo di Buona Speranza, si danneggiava parimente quest'ultima strada contro la

quale in conclusione erano dirette le strade delle quali abbiamo parlato al pari delle altre che furono cercate nelle regioni settentrionali. È notevole però che, se alla fine del secolo decimosesto il Portogallo è rovinato od almeno in decadenza non è affatto per causa e merito di queste strade che non furono neppure tentate, ma per il crescere di altri stati che, come abbiamo veduto, acquistano maggior potenza a danno delle popolazioni della penisola iberica.

§ 59.° — *Parallelo tra le tre strade: loro possibilità.*

Se poi vogliamo considerare le tre strade ad una ad una e paragonarle tra di loro, noteremo come sia logico e naturale che dopo le prime scoperte dei Portoghesi, dopo che cioè si cominciava a sentirne gli effetti, si proponesse da chi più specialmente ne risentiva il danno, il taglio dell'istmo di Suez: perchè era la più semplice tra le varie strade e quella che doveva per prima venire in mente a chi cercava un rimedio alla scarsità delle spezie; e questo tanto più che si sapeva dei tentativi fatti anticamente dai Faraoni, se non anche di quelli dei Tolomei e degli Arabi e per quanto non se ne faccia menzione in alcuno dei documenti da noi esaminati, pur è probabile che si avesse idea dei progetti e dei lavori di Nerone circa all'istmo di Corinto. Ma soltanto quando si ebbe un concetto più chiaro del valore e dell'importanza dei viaggi dei Portoghesi, soltanto quando si capì che i loro viaggi secondo ogni probabilità sarebbero stati durevoli, e che per conseguenza sarebbe stato necessario ricorrere ad un rimedio più energico e radicale che non fosse il ritorno alla via di Suez, soltanto allora si pensò ad assalire la potenza dei Portoghesi nella sua stessa ra-

dice come propose messer Paolo Centurione. Le due prime strade che abbiamo esaminato sono dunque proposte una nel 1504 e l'altra nel 1520 per cercare di abbattere il potere dei Portoghesi nell'Asia Australe che invece veniva sempre più aumentato e rinforzato dall'Almeida e dall'Albuquerque, ma soltanto dopo la scoperta di Magellano e dopo le altre che a questa tennero dietro, vi può essere ragione di proporre la terza strada dagli Arcipelaghi australasiatici per il Pacifico e per l'istmo di Panama all'Atlantico e poi alla Spagna: e quest'ultimo progetto dell'anno 1572 è molto più vasto degli altri rammentati prima, perchè con esso non si aveva più di mira soltanto l'Indostan come coi primi due, ma l'Oriente, l'Indie e l'Estremo Oriente: ossia possiamo dire che in conseguenza delle prime scoperte dei Portoghesi, si propongono le due prime strade che sono tutte e due nel continente antico, che non portano affatto una rivoluzione profonda nè importante che sono per così dire nell'orbita delle cognizioni e delle idee della geografia antica, mentre che la strada del pilota Diaspes vien proposta soltanto dopo che colla scoperta di un nuovo continente e col consolidamento della monarchia indo-portoghese già detta, si è allargata di molto la cerchia delle idee geografiche, si è prodotta un'intera rivoluzione nel modo di pensare alla grandezza ed alle proporzioni della superficie del globo terracqueo. Possiamo anche dire che il taglio di Suez era più semplice di tutti perchè proponeva di far ritornare le merci per la via che battevano da tempo immemoriale salvo a far un taglio tra l'Asia e l'Africa: la via proposta da messer Paolo Centurione era un progetto di compenso col quale si cercava di formare una strada unica con diverse altre che fino allora erano state esercitate nelle varie parti, sempre col fine di apporsi ai Portoghesi, quella di

Diaspes avrebbe portato un'intera rivoluzione, avrebbe mutato l'itinerario delle strade verso l' Oriente ed il modo di giungervi mantenendo soltanto l'obiettivo, cioè l'Oriente e l'estremo Oriente ai quali si sarebbe giunti per una nuova strada come avrebbe desiderato Colombo. Perchè non va dimenticato che l'unico fine delle nazioni marittime era il commercio che si cercava di accrescere sempre più a proprio vantaggio nell'Asia Sud e Sud Est. Un'altra cosa che abbiamo notato e che non vogliamo sia perduta di vista è questa: che cioè mentre gl'Inglesi e gli Olandesi ed i Russi cercavano nel secolo decimosesto e cercarono per qualche tempo dopo, passaggi alle Indie là dove erano praticamente impossibili coi passaggi di NE. e di NO. che li avrebbero condotti alle Indie per strade lunghe assai più che quella del capo di Buona Speranza e dello stretto di Magellano, quelli che proponevano le vie da noi esaminate, erano molto più nei limiti del possibile e del pratico e mentre i passaggi suddetti non avrebbero dato nessun risultato utile, le strade delle quali abbiamo parlato erano possibili perchè furono esercitate nelle varie parti ed erano anche nell'insieme di importanza generale, tant'è vero che sono riproposte e saran forse del tutto eseguite nel nostro secolo. D'altra parte rammentiamo ancora che quanto alla possibilità delle strade in quistione, avremmo concluso che la strada di Suez sarebbe stata utile ed opportuna senza gli impedimenti diplomatici che la rendevano impossibile, la strada proposta da messer Paolo Centurione era possibile tanto è vero che fu eseguita nelle sue varie parti ma non avrebbe potuto essere esercitata dai Russi troppo barbari e troppo lontani dall'Asia centrale per la quale sarebbe stato necessario passare, tanto più che la potenza sempre crescente dei Portoghesi avrebbe probabilmente impedito ai Russi come a qualunque

altro popolo il commercio suddetto. Quanto alla strada proposta dal Diaspes l'abbiamo veduta possibile perchè fu anch'essa esercitata nelle varie parti ma di poca utilità per la Spagna nell'anno 1572 in cui fu proposta perchè la Spagna era già guasta da un falso sistema economico, e sempre più inutile e difficilmente attuabile negli anni successivi. Per conseguenza non abbiamo a dolerci gran fatto se gli uomini del secolo decimosesto quali per una ragione e quali per l'altra decisero di non porre in atto questi disegni che se pur avessero approdato a qualche cosa di utile, avrebbero poco dopo dovuto cessare di funzionare per un motivo o per l'altro. Esaminata in tal modo l'indole e l'ufficio delle tre strade nel secolo decimosesto, veniamo ora a trattare del valore e dell'importanza che hanno o avrebbero le strade medesime nel tempo in cui viviamo.

PARTE TERZA

LA VIA DELL'INDIE NEL SEC. XIX.

I

L'Europa e le sue colonie.

§ 60.° — *Seguito delle esplorazioni geografiche. Rapporti tra l'Europa e le sue colonie.*

Le scoperte geografiche di Gama, di Colombo e degli altri che abbiamo rammentato, furono certo le più importanti che si facessero, ma non furono le sole. È vero che il secolo delle grandi scoperte geografiche si fa da alcuni terminare colla navigazione di Magellano del 1520 e da altri con quella di Barendts del 1597 ossia sempre dentro il secolo decimosesto, ma è pur vero che all'agitazione febbrile dei tempi dei quali abbiamo discorso, fanno riscontro ricerche più positive e studi più approfonditi e tentativi di misure geometriche e di geografia matematica per i quali si desidera di conoscere più a fondo quei paesi dei quali non si aveva prima che un'idea troppo vaga e nei quali per gli eventi politici del vecchio mondo e per il desiderio di colonizzare si fondano fattorie che poi aumentando d'importanza diventano città e danno origine a stati. Ed anche, come ognun sa, si continuarono ricerche ed

esplorazioni nelle regioni affatto sconosciute: per mare si cercarono come si è veduto, con un'attività che potremmo chiamare anche ostinazione i passaggi di NE. e di NO. e in direzione opposta anche si navigò molto per le latitudini australi, sicchè per non dire d'altro, rammenteremo le scoperte degli Arcipelaghi del Pacifico, il periplo della Nuova Zelanda, le esplorazioni alla costa orientale e meridionale ed agli arcipelaghi dell'Australasia: per terra si fecero viaggi ed esplorazioni scientifiche per le quali si pose piede nelle regioni ancora inesplorate dell'interno dell'America; poi intrepidi viaggiatori osarono avventurarsi nelle immense solitudini della Siberia e finalmente per non stare a dire altro, nel nostro secolo si percorse in tutti i sensi l'Africa a fine di scoperta. Ma per quanto presto si facesse strada il desiderio di accrescere il patrimonio universale della scienza e di volgere a suo profitto i viaggi, pure l'impulso alla colonizzazione ed allo stabilirsi degli Europei in lontane regioni, fu dato in parte in questi ultimi tempi dal desiderio di diradare l'eccessivo agglomeramento di persone in Europa, ma molto più dal desiderio di profittare delle ricchezze che si traevano da questi paesi (intendendosi però la ricchezza nel vero e sano senso della parola e cessando dal disprezzare ciò che non fosse stato oro o argento) tanto è vero che proprio nel trapasso dal secolo decimosesto al decimosettimo, troviamo la fondazione della compagnia delle Indie in Inghilterra ed in Olanda. Non è qui luogo di discorrere dell'importanza somma di queste società, dell'impulso che diedero al commercio ed alla ricchezza nazionale e nemmeno delle loro varie vicende nè delle lotte tralla Compagnia inglese e la francese nell'India anteriore. Basterà piuttosto rammentare che le più importanti colonie europee nelle Indie Orientali ed Occidentali seguirono fino al termine

del secolo XVIII le sorti della madre patria e con essa presero parte a guerre e rivoluzioni: così la guerra dei sette anni che insanguinò l'Europa fu anche combattuta nei mari più lontani e all'Indostan e al Canadà; così le colonie inglesi dell'America settentrionale seguirono le sorti dell'Inghilterra, finchè poi non se ne staccarono più perchè erano giunte a maturità, che non perchè fosse insopportabile l'autorità tutoria che le reggeva e colla loro libertà furono secondo alcuni di esempio e di modello alla Francia per la sua grande rivoluzione del 1789; e così pure i rapporti tralla madre patria e le sue colonie si videro nei torbidi eventi politici del secolo nostro, nei quali le isole che dipendono dalla Spagna nei mari delle Antille, sentirono quasi sempre il contraccolpo delle rivoluzioni spagnuole. Ed il commercio come ognun sa e come si è veduto al principio parlando delle differenze tra il secolo nostro ed il decimosesto, il commercio si accrebbe in questo frattempo a mille doppi e mentre allora prevalevano sugli altri stati la Spagna ed il Portogallo, ora dopo l'Inghilterra che per potenza di naviglio commerciale tiene incontestabilmente il primo posto, abbiamo la Russia che occupa una sterminata estensione di territorio e, come vedremo, mira a climi più caldi ed a possessi più utili e fruttiferi della Siberia, inoltre l'Olanda padrona di colonie la superficie delle quali supera di sette volte la sua stessa e la Francia che potentissima nel Mediterraneo, vale ancora nei mari americani e molto più nell'estreme provincie dell'Oriente, e questo senza dire della Germania che dopo la sua unificazione va cercando nelle più lontane regioni del Pacifico isole da colonizzare ed in tutto il mondo sbocchi all'eccesso della sua produzione e senza far parola delle nazioni indipendenti fiorite nelle regioni nuovamente scoperte, tra le quali tengono il primo luogo gli Stati

Uniti. Al tempo stesso noteremo che mentre nel secolo del quale abbiamo parlato, le colonie non erano altro che fattorie dipendenti dalla lontana madre patria alla quale fornivano la ricchezza, accettandone in cambio le leggi e le istituzioni perchè da sè non avrebbero avuto la forza di reggersi, poi accrebbero di forza e talora come il frutto maturo si stacca dalla pianta, non ebbero più bisogno delle cure della patria: così gli Stati dell'Unione Americana furono indipendenti dall'Inghilterra, ed il Brasile libero dalla soggezione al Portogallo: tal' altra acquistarono tanta importanza da stare a non molta distanza dello stato che le ha prodotte ed a questo proposito basterà rammentare le quattro colonie dell'Inghilterra che dipendono da questa più di nome che di fatto e che sono fornite di forza e di ricchezza, come l'India ed in parte anche di governo proprio come l'Australia, la Colonia del Capo ed il Canadà. Più che colla forma di governo o coll'indipendenza dall'Europa, il progresso delle colonie e la loro importanza commerciale si mostra collo sviluppo che in esse hanno preso tutti i ritrovati scientifici per cui, il che è d'altronde assai naturale, a Nuova York, a Santiago, ad Habana, a Calcutta e a Melbourne il viaggiatore che pur sarà di poco lontano da regioni insaluberrime o da vasti deserti, si trova in mezzo a tutti i portati della scienza, della civiltà e del progresso non meno che a Vienna e a Roma, a Londra e a Parigi. Questo fatto di *livellamento generale* di civiltà, per il quale possiamo dire che sotto certi aspetti si son venute distruggendo le civiltà parziali che avevano ognuna un carattere particolare, per ceder luogo ad una civiltà più uniforme e quasi direi cosmopolita, è dovuto quasi del tutto alla rapidità di comunicazioni per la quale col telefono e col telegrafo, colle ferro-

vie (1) e colla navigazione a vapore si sono grandemente aumentati i vincoli tra i popoli ed i modi di scambiarsi merci ed idee. In questa effervescenza generale, in questo fermento straordinario è ben naturale che si cerchi di abbreviare le strade, di accrescere ancor più la rapidità delle comunicazioni e che si propongano nuove vie più utili al commercio e difatti si propongono di nuovo le strade delle quali abbiamo discorso finora e delle quali parleremo sotto altro aspetto per il nostro secolo, cominciando dal Canale di Suez continuando come abbiamo già fatto per la prima parte della trattazione colla via di terra per l'Indie, che ora sarà data dalle ferrovie asiatiche, per terminare collo studio dell'opera del signor Lesseps all'istmo di Panama.

---

(1) Nel 1875 le ferrovie d'Europa avevan 42,000 locomotive, 90,000 carozze ed un milione di carri per merci che trasportarono in un anno 1,140 milioni di passeggieri e 10,800 milioni di quintali di merci. Nel 1879 Engel stimava che le locomotive di tutte le ferrovie fossero 105,000, le carrozze per passeggieri 210,000 ed i carri da merci 2,450,000 e calcolava a 100 miliardi di lire la somma impiegata nelle ferrovie. Per notizie statistiche più esatte relative a sviluppo di reti ferroviarie, fili telegrafici e stazioni postali di tutto il mondo, crediamo di poter rimandare a qualunque buon trattato di geografia statistica o a qualunque atlante: p. es. Justus Perthes: *Taschenatlas* (Weltverkehr, Eisenbahn und Telegraphennetz und Weltpostverein).

II

Il canale di Suez nel secolo XIX.

§ 61.°
Storia del canale di Suez e della sua apertura.

La prima differenza che troviamo tra quella parte di studio che abbiamo terminato e quella che adesso imprenderemo, consiste specialmente in questo che abbiamo veduto come le strade proposte nel secolo XVI e da noi esaminate fossero quale respinta e quale trascurata, mentre per le stesse strade nel secolo nostro vediamo che una è eseguita e già fino dal 1869 funziona (Suez), un'altra è in costruzione e sembra che tra poco possa essere aperta al commercio (Panama) e l'altra finalmente non che essere respinta, da qualcuno vien considerata come prossima ad essere esercitata (Ferrovia per l'Indie). Si vede dunque che la differenza è molto notevole e difatti cominciando a dire del canale di Suez, evidentemente ne tratteremo in modo differente da quello adoprato per il disegno di canale di Suez nel secolo XVI e mentre per quello abbiamo discusso quali conseguenze avrebbe prodotto ove fosse stato messo in pratica, per questo si tratta di constatare cose realmente e notoriamente successe. D'altra parte però vedremo che sotto altri aspetti il canale di Suez è variamente giudicato secondo i vari interessi, vedremo che si possono fare a proposito di esso varie congetture e varie discussioni sotto l'aspetto economico e politico. Per quanto già molto sia stato scritto sull'argomento e prima che l'impresa fosse cominciata e durante i lavori e dopo che il canale fu aperto all'esercizio, non pretendiamo

certo aver letto tutto, nè tanto meno ripetere tutto ciò che si può dire sull'argomento il che d'altronde non sarebbe pur opportuno, ma soltanto cercheremo di trar profitto da alcune di queste pubblicazioni e di dare le spiegazioni adatte all'uopo e diciamo fin d'ora che di alcune quistioni potremo soltanto discutere la verità senza pretendere di scuoprirla assolutamente: ossia diremo ciò che par vero, ciò che sembra probabile e non altro (1).

Entrando dunque in materia cominceremo colle seguenti parole di una reputata rivista inglese: « Il mondo conosce abbastanza la storia primitiva del Canale di Suez sulla quale dànno luce specialmente l'opera di Lesseps e quella di Fitz Gerald. Le lotte primitive di Lesseps, le sue speranze, i suoi timori, il suo ardire, gli ondeggiamenti della diplomazia, l'opposizione degli scrittori e degli uomini di Stato, formano un capitolo notevole della storia dell'errore umano ed un capitolo dell'energia umana e della cognizione mondiale... e se gli uomini di stato inglesi hanno confermato quel detto di Oxenstierna « *Et videbis, fili mi, quam parva sapientia regitur mundus* » il conte di Lesseps può vantare la divisa del conte di Monte Cristo « *Attendre et éspérer* » (2).

Qualunque cosa si debba pensare di queste parole, diremo che dell'opera degli uomini di stato inglesi e dei loro intenti parleremo tra breve: notiamo intanto, che tutto ciò che possono ispirare l'ignoranza, la passione ed il pregiudizio, tutto fu posto in opera

---

(1) Per la Storia del canale di Suez abbiamo consultato specialmente: Lesseps, *Histoire du Canal de Suez* e Fitz Gerald, *The great canal at Suez, its political engineering and financial history*.

(2) *The Suez Canal*: *Quarterly Review*. October 1876, pag. 430.

o almeno fu detto e scritto contro l'impresa del taglio dell'istmo di Suez che si volle provare impossibile tecnicamente, senza dire che si tentò di dimostrarla pericolosa sotto l'aspetto politico per l'equilibrio europeo ed inutile economicamente.

Tra gli altri l'Andree scrivendo nel 1867 del canale allora in costruzione, sosteneva coll'autorità dell'ingegnere Stephenson figlio dell'inventore delle ferrovie e con quella dell'ammiraglio austriaco Tegethoff, che senza dubbio si sarebbero formati depositi di sabbia all'est delle bocche del Nilo e che mentre i canali di Suez escogitati anticamente erano utili all'Egitto, questo non gli avrebbe affatto giovato perchè lo lascia da parte del tutto (1). Quanto a Stephenson egli aveva appunto sostenuto che economicamente parlando, era più utile una ferrovia da Alessandria per il Cairo a Suez (la quale attualmente funziona a fianco del canale) che non il canale stesso: e ben gli rispose l'ingegner veneziano Paleocapa notando che una strada ferrata sarebbe stata del tutto insufficiente per un movimento che già nel 1857 era importantissimo e si prevedeva che dovesse poi acquistare come acquistò di fatto proporzioni immensamente più grandi (2): per questa grande quantità di merci era evidentemente poco servibile una ferrovia che al massimo avrebbe potuto trasportare dieci o dodici mila tonnellate ogni giorno (3), mentre un'infinita quantità di merci può entrare in un

---

(1) Dr. Karl Andree, *Geographie des Welthandels*. Stuttgart, Maier 1867, II, 150. Nel 1872 l'Andree in una seconda edizione di quest'opera, non trovava nulla da modificare a ciò che aveva scritto in proposito nel 1867.

(2) Dell'accrescimento del commercio parleremo in seguito.

(3) Sarebbero stati circa quattro milioni annui di tonnellate mentre già del 1883 passaron per il canale quasi sei milioni di tonnellate: vedi la prima nota al paragrafo successivo.

canale percorrerlo in tutta la sua lunghezza ed uscire dal lato opposto (1). Per mostrare quanto durassero siffatte opposizioni rammenteremo che in un periodico generalmente reputato si criticava il canale di Suez dopo sette anni che era aperto al pubblico dicendo che era sbagliato come opera d'ingegneria, che si formavano depositi di sabbia a Pelusio e sul delta del Nilo, con quella verità e serietà che ad ognuno è dato immaginare (2). Quando poi si vide che le osservazioni di questo genere non approdavano a nulla e che il lavoro avanzava sempre più e che nessuno credeva alla vecchia fiaba secondo la quale per il dislivello tra il Mar Rosso ed il Mediterraneo si sarebbe allagato l'Egitto (3), allora si cercò di mostrare che l'impresa era dannosa politicamente e che sotto la parvenza di un'opera d'ingegnerìa poteva nascondersi un tentativo dell'imperatore Napoleone III per mischiarsi nelle cose d'Egitto e forse anche per impadronirsene e appunto affinchè nei lavoranti allo scavo non si potessero vedere zuavi travestiti, in un articolo del contratto per il taglio del canale di Suez, si proibiva di far venire operai dall'Europa e si ordinava di prendere dei *fellahs*, cioè nazionali dell'Egitto (4). Ma questa guerra ostinata di più forme non potè intiepidire lo zelo di chi avea assunto l'impresa ed avea promesso di condurla a termine secondo

(1) *Bulletin du Canal Interocéanique*, n. 53, pag. 459. In questo Bollettino vi sono talora dati relativi al Canale di Suez, sebbene si pubblichi per il Canale di Panama.

(2) *Athenaeum*, May 6th 1876.

(3) L'affermò anche la Commissione alla quale Bonaparte dette incarico di studiare questa questione. Per aver idea dell'opposizione fatta nel secolo scorso alla proposta del taglio dell'istmo di Suez, vedi l'allusione ad esso nella favola del Pignotti intitolata « *I Progettisti* ».

(4) *Bulletin*, n. 11, pag. 82.

un contratto stipulato tra la Compagnia del Canale di Suez ed il Vicerè d'Egitto e ratificato poi dal sultano. Il primo atto di concessione in data del 30 novembre 1854 conteneva parole dalle quali risultava che era concesso al signor de Lesseps il potere esclusivo di tagliare l'istmo di Suez e di esercitare un canale tra i due mari: coll'articolo terzo si fissava il diritto di tal concessione esclusiva per novantanove anni: coll'articolo quattordicesimo si dichiarava l'assoluta neutralità del canale e questo notiamo fin d'ora perchè di siffatta neutralità è bene fissare ben chiari i principj (1). E poichè questo primo atto di concessione fu surrogato da un altro in data del 5 Gennaio 1856 noteremo che anche questo documento conferisce a Lesseps « il potere esclusivo di costituire e dirigere una compagnia universale per il taglio dell'istmo di Suez e per l'esercizio di un canale conveniente per il passaggio delle grandi navi ». Ed un rescritto aggiunto a questo documento, riconosceva la necessità d'ottenere la ratifica dal Sultano avanti che potesse esser considerato come definitivo. Per causa di qualche concessione accordata a Lesseps, l'Inghilterra spinse il sultano a ritardare la sua sanzione; allora si prese come arbitro l'imperatore Napoleone III e le sue decisioni furono formulate nella convenzione del 22 Febbraio 1866 che, dopo

---

(1) Questo articolo 14° della Commissione suona così: « Nous déclarons solennellement, sous la réserve de la ratification par S. M. I. le Sultan, le grand Canal marittime de Suez à Peluse et les ports en dépendant, ouverts à toujours comme passage neutres à tout navire de commerce traversant d'une mer à l'autre, sans aucune distinction, exclusion ni préference de personnes ou de nationalités moyennant le payement des droits et l'execution des règlements établis par la Compagnie universelle concessionnaire pour l'usage du dit Canal et dépendances ».

ratifica del Sultano, divenne effettiva il 19 Marzo dell'anno medesimo. Ed intanto già da molto tempo si lavorava attivamente allo scavo del canale per togliere di mezzo la barriera posta tra il Mediterraneo ed il Mar Rosso che univa l'Asia all'Africa: l'istmo che separava i due mari non avea che centotredici chilometri di lunghezza in linea retta dal Golfo Arabico al Mar Mediterraneo, ma poichè specialmente nella parte più prossima al Mar Rosso non fu possibile seguire esattamente la linea retta, la lunghezza del canale risultò di centosessanta chilometri: il suolo in generale non presentò che un debole rialzo al di sopra del livello del mare e le elevazioni, poco numerose d'altronde, come quelle di El-Guisr, di Serapeum e di Chalouf non erano che ondulazioni, e al tempo stesso gli abbassamenti del suolo avevano ugualmente un'importanza secondaria: in realtà il percorso del canale non urtò contro nessun ostacolo importante tale da paragonarsi alla traversata colossale del masso roccioso dell'istmo di Panama (1). Muovendo da Porto-Said verso Suez, in quella stretta landa di sabbia che si estende da Damietta a Giaffa, si percorre una lunghezza di quarantacinque chilometri di padule ai quali si è dato il nome di laghi Menzaleh, poi si passa dopo breve distanza nel lago Timsah la cui riva meridionale si appoggia a Serapeum; dopo dodici chilometri di traversata si giunge al vasto bacino dei Laghi Amari e finalmente dopo di questi, il canale passa per il terrapieno di Chalouf ed attraverso la pianura di Suez si dirige verso il Mar Rosso: il canale del quale abbiamo detto già la lunghezza, ha otto metri di profondità,

---

(1) Maxime Hêlène, *Les Nouvelles Routes du Globe*, Paris, G. Masson, pag. 19.

ventidue di larghezza al fondo, e cento metri al pelo dell'acqua (1), la quantità di terreno che si dovette scavare fu di settantaquattro milioni di metri cubi che, ripetiamo, furono levati con una certa facilità che non impedì quasi punto per tutto il percorso dell'istmo di lavorare attivamente ed assiduamente. Inoltre con scavi eseguiti dal Mar Rosso al Mediterraneo nei punti più importanti, cioè alla rada di Suez, al confine tra la pianura di Suez ed i Laghi Amari, a Serapeum, al lago Timsah, ad El-Guisr e finalmente al lago Menzaleh, si riconobbe ben presto che il suolo era perfettamente fisso e che non c'erano affatto quelle sabbie mobili che alcuni credevano d'aver osservato per tutta l'estensione dell'istmo e questo d'altronde avrebbe dovuto risultare evidente anche senza livellazioni ed esperienze, perchè se così non fosse le sabbie avrebbero coll'opera loro attraverso i secoli, colmato le depressioni a secco dei Laghi Amari e Timsah che sopra rammentammo. Veduta la perfetta possibilità del lavoro, a chi diceva che l'opera da lui proposta era *un intrigo ed una disonesta mistificazione*, Lesseps poteva rispondere « è un fiume che farà scorrere l'oro (2) ». Con siffatti auspicj, accrescendosi negli ultimi anni l'attività del lavoro, si potè finalmente inaugurare il

---

(1) Nella seconda metà del Decembre 1886 fu stabilito un accordo tra il governo egiziano e la compagnia di Suez per l'allargamento del canale: a tenore di questo accordo la larghezza del canale sarà di metri 44 da Porto-Said ai Laghi Amari e di metri 65 dai Laghi a Suez e il canale verrà approfondito fino a metri 8,50. In genere la *Shipping Gazette* notava nel maggio 1887 che i miglioramenti introdotti nel canale consistevano in particolar modo nell'allargamento delle curve, nell'adattamento dei fari a luce elettrica. Soggiungeva che le primitive dimensioni del canale potevan esser sufficienti fin per un traffico di dieci milioni di tonnellate.

(2) M. Hélène, *op. cit.*, pag. 24.

canale il 17 novembre 1869, con una flotta composta di ben cinquanta navi sulla prima delle quali, l'Aquila, esposta ai casi ed ai rischi della prima prova erano l'imperatrice dei Francesi e Ferdinando Lesseps.

§ 62.° — *Conseguenze ed utilità del taglio dell'istmo di Suez.*

Quanto era stata accanita la guerra fatta al Canale finchè era in discussione o in costruzione, altrettanto fu rapido il cambiamento dell'opinione pubblica, allorchè chiunque potè toccarne con mano l'utilità ed i fatti parlarono chiaro a tutti. Le conseguenze però non si videro subito, perchè non tutte si produssero subito ed alcune non sono ancora compiutamente sviluppate. Per toccare di alcuni dei più salienti tra i risultati vantaggiosi ottenuti col taglio dell'istmo, diremo che il primo, il più diretto ed anche il più importante è quello che consiste nell'aver abbreviato le distanze tra la vecchia Europa, l'Oriente e l'estremo Oriente; a questo risultato dobbiamo aggiungere come conseguenza il risparmio dei capitali e del combustibile e l'economia nelle spese di assicurazione che diedero maggiore slancio e rapidità al commercio e fecero stabilire comunicazioni più dirette tra il vecchio mondo e l'India, la China, il Giappone e l'Australia. Nel 1879 il canale fu attraversato da circa tre milioni di tonnellate di merci che rappresentano un enorme valore. Diremo addirittura che in questo commercio il primo posto è tenuto dall' Inghilterra che si lascia molto addietro tutti gli altri paesi perchè essendo la prima potenza navale del vecchio mondo supera di gran lunga tutti gli altri stati ed usufruisce più di tutti del canale di Suez al modo stesso che è già preconizzato da

Lesseps che gli Stati Uniti d'America trarranno principalmente profitto dall'apertura del canale di Panama.

Il tonnellaggio inglese che passò per il Canale di Suez rappresentò dapprima il settantanove per cento e nel 1882 giunse perfino a superare l'ottantuno per cento del tonnellaggio totale, mentre la Francia la quale pure occupa il secondo luogo nel novero delle nazioni che mandano le loro navi per il canale di Suez, fornisce solamente il sette, e l'Olanda che viene subito dopo il quattro per cento (1). Non vogliamo dimenticare di dire che il buon risultato del canale di Suez è dovuto ad un'altra invenzione recente ed impreveduta cioè quella delle macchine *compound*: con queste macchine inventate dagl'Inglesi si consuma molto meno carbone che con quelle usate prima, ossia non si consuma che un chilogrammo di carbone per ogni ora di viaggio e per ogui tonnellata di mercanzia: se ciò non fosse stato fatto probabilmente vi sarebbero nell'Oceano assai più navi a vela che a vapore e poichè la vela non passa per il canale di Suez, e la ragione la vedremo tra poco, il tonnellaggio che passa annualmente per il canale sarebbe stato assai meno importante. Ne seguì una trasformazione della marina a vela in marina a vapore, ma gli armatori non furono in generale tanto pronti a costruire navi adatte o di tale portata da potere agevolmente passare per il canale, perchè era stato tante volte detto e ripetuto specialmente nel Parlamento britannico, che il taglio dell'istmo era impossi-

(1) Nel 1883 passarono per il canale 2,537 navi inglesi con un tonnellaggio di 4,406,088 sopra un transito totale di 3,307 navi con 5,775,862 tonnellate. *Alman. de Gotha*, 1885, pag. 1066. Nel 1885 passarono per il canale 2,734 navi inglesi con un tonnellaggio di 4,864,049 sopra un transito totale 3,624 navi con 6,335,753 tonnellate. *Alm. de Gotha*, 1887, pag. 1043.

bile, che molti armatori e negozianti furono sorpresi del buon risultato dell'impresa. La quale, insistiamo nel dirlo, si raccomanda specialmente per la rapidità che imprime al commercio e che si potrebbe provare ove occorresse col seguente fatto realmente accaduto. Un filatore di Manchester comprò nell'Indostan una *partita* di lana firmando per il prezzo di questa una *tratta* a tre mesi: durante questo tempo mercè la rapidità di comunicazione stabilita dal canale di Suez egli potè far trasportare la lana in Europa, filarla tesserla, venderla e col ricavato pagare la tratta che avea firmato per la compra della lana stessa. A proposito di questa merce vogliamo rammentare ed avremo occasione di ripeterlo poi in altra parte del nostro lavoro, come da qualche anno, circa la quinta parte della lana eccellente e rinomata che si ricava dai montoni d'Australia e che viene portata in Europa per esser filata e ridotta in istoffe, si trasporta con navi a vapore che passano per il canale di Suez mentre fino a pochi anni fa era tutta portata per mezzo di velieri per la strada attorno al Capo di Buona Speranza. Del resto è appunto allo sviluppo straordinario preso dai paesi bagnati dall'Oceano Indiano e dal Pacifico che in sostanza siamo debitori del buon risultato del canale di Suez: lasciando per ora da parte la China ed il Giappone, vediamo quanto progresso abbia fatto in questi ultimi tempi l'Australia (1) che ha un commercio importantissimo considerato assolutamente nella cifra di due milioni e mezzo di tonnellate e relativamente

(1) Vedi l'opera del barone Hübner, *A travers l'empire britannique* (1883-1884). Paris Hachette: in essa si parla delle ragioni principali per le quali si può sperare un florido avvenire per l'Australia, anche per la costa occidentale (Perth ecc.) colonizzata ultimamente.

agli altri paesi perchè il commercio medio per abitante in tutte le colonie dell'Australia è superiore a quello dell'Inghilterra ed oltrepassa di cinque volte quello degli Stati Uniti. Basterà rammentare inoltre che nella Nuova Galles del Sud l'aumento della popolazione fu del cinquanta per cento e che sei anni fa ad eccezione del naviglio richiesto dal servizio postale non si contava se non un vapore che di tanto in tanto viaggiasse da Londra a Sydney e viceversa, mentre attualmente il movimento tra l'Europa e l'Australia attraverso il canale conta regolarmente dieci o quindici grandi navi ogni mese. Non deve far meraviglia se a questo sviluppo australiano corrisponde un notevole aumento nei bilanci della Compagnia del Canale di Suez. Lo stesso può dirsi circa i progressi dell'India: non staremo a fare inutile sfoggio di cifre per dimostrare, il che d'altronde sarebbe facile, che il commercio dell'India inglese con tutti gli Stati dell'Europa e dell'Asia e con alcuni d'America crebbe immensamente d'importanza negli ultimi anni, ma solo diremo che da un prospetto fatto dalla camera di commercio di Liverpool, risulta che delle merci che si esportano dall'India, nel 1882 passarono per il canale di Suez più della metà; con che si vede quanto sia vero che il canale non ha soltanto eccitato l'attività europea, ma ancora l'asiatica che si è manifestata e tuttora si mostra colla formazione di varie società commerciali per trasporti o assicurazioni per utilizzare il canale (1). Il canale di Suez serve ancora per gli scambj tra l'Asia e New-York e spesso ci passa il petrolio della Pensilvania insieme ad altri generi di merci perchè risulta

(1) Fournièr de Flaix, *L'Indépendance de l'Égypte et le régime international du Canal de Suez.* Paris, Guillaumin et Pedone Lauriel, 1883, pag. 62-65.

dalle tavole comparative delle distanze che corrono tra varii porti, passando per il canale di Suez, per il Capo di Buona Speranza e per il Capo Hoorn, che non si trova gran differenza tra una strada e l'altra e questo appunto è il caso della distanza tra New-York e l'India: in generale poi possiamo dire che Suez è molto importante perchè è finora l'unica strada internazionale tra l'Oriente popolatissimo e l'Occidente pure denso di popolazione: tra 800 milioni di Asiatici e 300 di Europei. Anche volendo credere un'esagerazione quella di chi disse che in breve tempo il transito del bosforo egiziano si eleverà a venti milioni di tonnellate (1), bisognerà pur esser convinti che l'importanza del canale di Suez è ancora più accresciuta da quando furono compiute le ferrovie turche e congiunte colle austriache: da allora completate queste linee, si può andare da Saloniki a Vienna in ventitrè ore, da Saloniki a Parigi in cinquantacinque ore e da Saloniki per Ostenda a Londra in sessanta ore con quel guadagno del commercio generale che è facile imaginare (2).

Quanto al reciproco rapporto tra il canale di Suez e quello di Panama sono varie le opinioni, perchè alcuni credono che quando questo ultimo sia aperto ne verrà tale impulso al commercio generale che nella quantità degli scambj, il canale di Suez verrà a guadagnare e non a perdere, mentre altri sostengono che

---

(1) *Bulletin du Canal de Suez*, 2 septembre 1885.

(2) Paulitschke, *Le comunicazioni mondiali*: Verona e Padova: Drucker e Tedeschi. Notiamo però che quando questo libro fu scritto, le ferrovie in questione non erano eseguite ma in costruzione e quindi nel Paulitschke vi è scritto in tempo futuro quello chenoi abbiamo scritto in tempo di presente. Circa a questo compimento, vedi *Die Orientbahnen* nell'*Ausland* 1887, n. 22, pag. 430. Sembra che nel corrente anno 1887 la rete debba esser tutta compiuta.

almeno la quarta parte del transito tra l'Asia orientale e l'America prenderà la via del canale di Panama appena questo sia aperto, recando in tal modo una diminuzione di transito al canale di Suez. In conclusione i vantaggi generali di siffatto lavoro che è stato fatto tanto opportunamente e tanto a tempo per lo sviluppo del commercio attuale, del quale in parte è causa ed in parte effetto, possono riepilogarsi nel seguente modo: la Compagnia offre agli azionisti importanti dividendi che si sono sempre accresciuti, sebbene dapprima il progresso degli incassi fosse lento, perchè gli armatori non si aspettavano tanto successo e non eran pronti per la trasformazione. Mentre dapprima il canale fu costretto a brigare un commercio, poi questo crebbe sempre più di importanza e di quantità (1) e se dallo stato presente delle cose è lecito arguire il futuro, possiamo dire che più ancora crescerà in seguito, perchè l'India spinta da tante parti si desta e perchè non può mancare di vedersi al canale di Suez l'effetto della irrigazione e della colonizzazione dei deserti dell'Australia e financo la lontana China ed anche la Russia malgrado le sue crisi economiche aumenteranno il tributo che pagano al Bosforo egiziano.

---

(1) Ciò risulta dal seguente specchio tolto dal *Bulletin du canal de Suez* nel quale son registrate le entrate ed il numero delle navi che passaron per il canale.

Anni	Navi	Rendita
1870	486	5,159,327
1871	765	8,993,732
1872	1082	16,407,591
1873	1173	22,897,319
1874	1264	24,859,383
1875	1494	28,886,302
1876	1457	29,974,998
1877	1663	32,774,344
1878	1593	31,098,229

§ 63.° — *Alcuni difetti del canale di Suez.*

Fin qui abbiamo esaminato il canale di Suez dicendone brevemente i meriti ed esaminando i vantaggi principali che ne derivano: vedremo ora il rovescio della medaglia, vedremo cioè che con esso si verificacano alcuni inconvenienti, nè ciò può far meraviglia perchè ognun sa che nulla al mondo è perfetto e che ciò che torna utile ad alcuni riesce invece dannoso ad altri: per cui vedremo prima alcuni leggieri difetti d'indole generale e accenneremo dopo con qualche maggior diffusione agl' inconvenienti che questa strada presenta per gl'Inglesi clienti principalissimi, dicendo pure dei motivi per i quali essi non si mostrarono sulle prime fiduciosi per l'opera del signor Lesseps. Affrettiamoci però a riconoscere che i difetti e gli inconvenienti dei quali vogliamo tenere parola sono tutti estrinseci, cioè non hanno nulla a che fare coll'esecuzione tecnica e dipendono dal clima e da altre condizioni geografiche del Mar Rosso e degli altri paraggi del Canale, mentre d'altra parte gl'inconvenienti che soffre l'Inghilterra non dipendono da altro che da ragioni d'indole economica e politica. E prima di tutto noteremo che un inconveniente nella navigazione per il Mar Rosso si riscontra nello straordinario calore di quelle regioni, tanto che nel Congresso tenuto a Parigi nel 1879 per il taglio dell'istmo di Panama, Cristoforo Negri fondatore della Società Geografica Italiana, sostenne che il canale di Suez perderà molto non per la costruzione del canale di Panama come alcuni avevano creduto, ma per la costruzione delle ferrovie asiatiche le quali saran preferite dai viaggiatori al ca-

nale di Suez orribilmente caldo (1). Rimettendo a tra poco la discussione di questo punto, cioè della concorrenza che potrebbero fare le ferrovie asiatiche al canale di Suez quando fossero costruite, noteremo intanto coll'Andrew (2) che la via dell'Egitto durante una buona parte dell'anno non può essere adoperata per il trasporto delle truppe senza un gran sacrifizio di soldati in conseguenza dell'eccessivo calore del Mar Rosso. E nello stesso punto si avverte che in una enumerazione delle qualità del canale di Suez (3) non si può non tener conto dei monsoni dell'Oceano Indiano che combinati coi venti propri del Mar Rosso rendono in certi mesi dell'anno assai difficile la navigazione alle Indie. Anzi siffatta quistione dei venti è assai più importante di quello che non sembri a prima vista e perciò se prima abbiamo notato che le navi a vela non passano per il canale di Suez (4), ora spiegheremo che ciò dipende dalla configurazione del Mar Rosso,

---

(1) « Quand ce chemin (dell'Eufrate) sera construit on gagnera six à sept jours sur la communication par Suez, *et les voyageurs le préféreront sans nul doute à la traversée de la mer Rouge qui est un enfer pour la chaleur*. — *Congrés du Canal* etc. pag. 612. Della maggiore o minor probabilità di costruire la ferrovia dell'Eufrate diremo altrove: vedi poi paragr. 73.

(2) *Euphrates valley route to India in connection with the centralasian and egyptian questions*. Lecture delivered at the national club on th 16 th June 1882, by William Andrew C. I. E. London W. H. Allen 1882, pag. 36. « .... during a portion of the year, could not be used for the trasport of troops without a serious sacrifice of life, in consequence of the excessive heat of the Red Sea. The Euphrates route, on the other hand would be available for this purpose at all seasons ».

(3) Andrew *Euphrates* ecc. ibidem. « .... the monsoon..... renders a divergence of some 500 miles necessary during a portion of the year on the voyage from Bombay to Aden. »

(4) Nel 1879 ve ne passarono soltanto tre sopra 1474 navi a vapore.

dalla direzione dei venti e delle correnti, dalle calme, dalla pericolosa navigazione e dal costo del pilotaggio e dei dazi a cui anderebbero incontro i velieri passando per il canale (1). È ben vero che dopo l'applicazione del vapore alla navigazione e dopo l'invenzione delle macchine *compound* delle quali dicemmo, la navigazione a vapore tende ad aumentare grandemente; è vero pure che secondo alcuni prevarrà un sistema misto di vela e vapore per il quale le navi avranno vela e macchina a vapore, ma riserbandoci a trattare siffatta questione con maggior ampiezza quando parleremo del canale di Panama, noteremo per ora che colle attuali dimensioni e proporzioni del canale di Suez e coll'attuale numero di navi a vela che percorre l'Oceano, il difetto accennato sia pur piccolo e rimediabile, esiste e qui trattando dell'aspetto sotto il quale il canale di Suez si presenta ai nostri giorni, non si poteva tacere questa circostanza di fatto (2). Noteremo piuttosto circa il passaggio delle navi a vela per il canale che siffatto passaggio deve ritenersi come molto difficile, ma non come impossibile: tanto è vero che abbiamo veduto che alcune navi a vela vi son passate dopo il taglio dell'istmo e quel che più monta vedemmo che per tutto il Medio Evo durante il quale come ognun sa, mancava la navigazione a vapore, fu frequentatissima la strada del Mar Rosso dai mari delle Indie a Zidem o alla penisola del Sinai. Lasciamo dunque di dire di questi difetti che sono assolutamente di second'ordine e avendo rammentato in poche parole (per

(1) Joseph Nimmo. *The proposed american inter-oceanic canal in its commercial aspects.* Washington. Government printing office 1880, 37 a 39.

(2) Ci pare evidente che l'allargamento del canale al quale abbiamo accennato nel paragr. 61 non può produr nessun effetto per ciò che si riferisce alla navigazione nel Mar Rosso.

quanto fossero conosciuti generalmente) i pregi del Canale di Suez, fermiamoci piuttosto a considerare in quali rapporti, in quali termini si trovino l'Inghilterra ed il canale di Suez rispettivamente e per quali motivi la Gran Brettagna che prima avversava con tutte le sue forze l'opera del signor Lesseps, se ne occupi ora con tanto zelo.

§ 64.° — *L'Inghilterra ed il Canale di Suez.*

Nei paragrafi delle due parti precedenti trattando della strada imaginata da messer Paolo Centurione e di quella del pilota Diaspes, abbiamo esaminato il valore e l'ufficio della prima di queste rispetto alla Russia e della seconda rispetto alla Spagna, perchè non ad altri che alla Russia era stata proposta la strada dal viaggiatore genovese e la Spagna sola avrebbe potuto mettere ad effetto la strada attraverso l'istmo di Panama, ma del Canale di Suez come del Canale di Panama e sotto certi aspetti anche delle ferrovie asiatiche possono usufruire tutti, sicchè sentiamo l'obbligo di spiegare per qual motivo dopo aver parlato del Canale di Suez brevemente ma in genere, ora ci restringiamo a considerarlo soltanto in rapporto all'Inghilterra. La ragione è dunque questa, che siccome realmente ci siamo proposti di esaminare partitamente ciascuna di queste tre strade nell'ufficio e nel valore loro nel secolo decimosesto nel quale furono proposte per la prima volta, ed ora che sono riproposte nel secolo decimonono, e siccome d'altronde abbiamo detto e ripetuto, e desideriamo che si tenga presente, che l'Inghilterra da sola rappresenta oltre i quattro quinti del tonnellaggio che passa per il Canale di Suez, non ci allontaniamo gran fatto dal compito nostro fermandoci

a considerare il commercio dell'Inghilterra col canale di Suez che costituisce la quasi totalità del commercio e facendo astrazione dal passaggio delle navi di altre nazioni possiamo per la grande importanza che hanno i rapporti tra l'Inghilterra ed il Canale di Suez, che in pratica sono la quasi totalità dei rapporti stessi, esaminare questi e così in pratica si verrà a mostrare l'ufficio del canale di Suez nel secolo nostro. E prima di tutto noteremo che un difetto al quale va incontro il canale di Suez, a dire il vero al pari di tutti gli altri canali e lavori consimili, si è quello per il quale in pochi minuti potrebbe distruggersi o almeno alterarsi e guastarsi un'opera che è costata tanta fatica e tanto tempo. Difatti chi non pensa che qualche individuo malevolo o qualche nazione in istato di ostilità con un'altra, potrebbe far saltare in aria per mezzo della dinamite buona parte del canale? chi non pensa che facendo affondare una nave nel mezzo del canale se ne verrebbe ad impedire assolutamente il transito e sopratutto chi non sa che questo si è in parte avverato nell'estate del 1885 quando essendo calato a fondo un piroscafo nel canale si dovette interrompervi il transito finchè quello non fu rimesso a galla? (1) E questi difetti che, come dicevamo, sono d'indole generale e posson risentirsi da tutte le nazioni commercianti, sono assai più gravi rispetto all'Inghilterra ove

---

(1) *Euphrates Valley Route* ecc. *op. cit.* pag. 21, « Man has but to sink a single vessel to obstruct the navigation of the canal, or to blow in the sides at certain portions of the enbankment, to make this magnificent waterway for ships of all nations as useless as a dry ditch. » Rammentiamo che la navigazione fu interrotta nel canale anche il 4 Agosto ed il 5 Settembre del corrente anno 1887, la prima volta per l'affondamento del vapore *Danish Monarch* del *Lloyd* e la seconda volta per l'affondamento di una draga.

si consideri che il canale di Suez è la più rapida via di comunicazione tra l'Inghilterra e le Indie e che in caso di guerra una potenza nemica potrebbe appunto farle questo brutto giuoco di far saltare in aria il canale in una notte, fosse questa potenza la Russia o la Francia od un'altra poco importa, costringendo in tal modo l'Inghilterra a mandare alle sue colonie ajuti militari per la lunga strada del capo di Buona Speranza, per difendere dal nemico i suoi possessi asiatici. Queste considerazioni furono probabilmente causa della guerra fatta dall'Inghilterra al canale di Suez, ma ad ogni modo per la Gran Brettagna vi eran altre cagioni di ostilità al taglio dell'istmo che ora diremo brevemente. Noteremo che l'opposizione primitiva degl'Inglesi proveniva in parte dal timore che prevalesse l'influenza francese in Egitto e questo già l'avvertimmo: nè tale opposizione era assolutamente capziosa nè fondata soltanto sulla gelosia nazionale. I privilegi goduti dalla compagnia (non ancora riscattata) sotto la decisione dell'imperatore davano all'interesse francese una grande preponderanza in Egitto: la società possedeva cento cinquanta mila acri di terreno coltivabile oltre quindici mila acri di proprietà: aveva ed ha esenzione da dazi, diritti postali e telegrafici (1). Naturalmente alla opposizione degl'Inglesi contribuiva pure una certa invidia perchè l'opera qualunque essa fosse, era eseguita da un francese ed aggiungendo a questo una specie di sentimento generale di sfiducia, del quale pur senza secondi fini partecipavano molti, notando d'altra parte come la potente marineria dell'Inghilterra fosse senza rivali per la via molto più lunga, ma per lei più libera ed indipendente del capo di Buona Speranza, mentre al

(1) *Quarterly Review*: October 1876. *The Suez canal* p. 431-32.

traffico del canale di Suez prendono parte e più ancora ne prenderanno in seguito le nazioni mediterranee, non sarà difficile capire la ragione di quest'opposizione e non parrà un errore assoluto e nemmeno una stranezza quella di chi disse che colla strada del capo di Buona Speranza anzi detta, la Gran Bretagna faceva valere la sua superiorità commerciale nell'antico continente assai più che col canale di Suez sebbene come si è veduto, anche in questo abbia parte importantissima. Notiamo però col periodico sopra citato, che quando si vide che il canale di Suez non era un sogno, nè una cosa da poco, il governo inglese mandò in Egitto alla fine del 1869 il capitano Richards ed il colonnello Clarke, che fu poi ministro indiano dei lavori pubblici, coll'incarico di procedere innanzi, di prendere tutte le informazioni in proposito, cioè sul canale di Suez e sulle opere proposte in connessione con esso e di concludere quanto potesse valere per la marina inglese; ed essi naturalmente conclusero che erano certo fallaci nella maggior parte le conclusioni che si eran fatte precedentemente e secondo le quali il canale sarebbe stato pregiudicato e che non c'era ostacolo di sorta, nè pericolo di marea, nè di evaporazione, nè di incagli, nè di sabbia, nè di erosione. Notiamo però che fino da principio questi due uomini *pratici* mandati per esaminare il carattere *pratico* del canale, ne prevedevano l'insufficienza ed in tal modo vi riscontravano un difetto che in ultima analisi ne forma il più bell'elogio, cioè dichiaravano che il canale non sarebbe stato sufficiente a dar passaggio alla quantità di navi che si sarebbero affollate alle sue estremità e se essi dicevano questo nel 1869 quando attraverso il canale erano passate appena cinquanta navi, che cosa diremo noi nel 1875, ora che ne sono passate oltre seimila? domanda lo scrittore della *Quarterly* e che si direbbe ora

nel 1887, ripeteremo noi, dopo che ve ne son passate più di ventisei mila? Ad ogni modo bisogna convenire che la strada di Suez offre all'Inghilterra delle difficoltà specialmente d'ordine militare, perchè si potrebbe interrompere questa via di comunicazione tra l'Inghilterra e le Indie colla dinamite e comunque sia, pur restando illeso, il canale di Suez come è adesso non si presenta come strada tanto rapida quanto occorrerebbe agl'Inglesi per poter soccorrere prontamente le Indie in caso di guerra o di rivoluzione. Infatti una spedizione militare non potrebbe mai seguire la via percorsa dalla così detta *valigia delle Indie*, che da Londra va a Douvres e a Calais, poi traversa la Francia e l'Italia fino a Brindisi e di lì per il canale arriva a Bombay, perchè non solo un corpo d'armata difficilmente potrebbe passare più volte dalle navi alla ferrovia e viceversa, ma anche è evidente che coi trattati che regolano i rapporti internazionali, nè la Francia, nè l'Italia vorrebbero accordare il libero passaggio ad una spedizione militare attraverso il loro territorio e la Gran Brettagna sarebbe costretta a continuare a mandare navi e trasporti armati per lo stretto di Gibilterra, come fa ora. — Per questa considerazione si propugna attivamente da alcuni la costruzione di una ferrovia che muovendo dal mar Mediterraneo e traversando il bacino dell'Eufrate, faccia capo al Golfo Persico considerando come vantaggioso assai che i trasporti militari costretti da un lato a prendere la via di Gibilterra più lunga assai che quella di Brindisi, possano d'altronde economizzare tempo passando dalla ferrovia dell'Eufrate anzichè dal canale di Suez ed aggiungono che alla brevità della quale si convince fino all'evidenza chiunque getti l'occhio sopra una carta geografica, si deve pur aggiungere la maggior sicurezza perchè la ferrovia dell'Eufrate non corre i pericoli di

ostruzione o di distruzione per mezzo della dinamite ai quali come vedemmo va esposto il canale di Suez (1). Aggiungono inoltre che chiunque abbia conoscenza della poca forza e del poco valore politico dell'Impero Ottomano, stimerà facile strappargli un permesso per trasportare i convogli militari dal Mediterraneo al Golfo Persico. Di questa ferrovia non diremo altro per adesso perchè avremo occasione di parlarne e di discuterne a lungo in seguito (2), intanto noteremo soltanto che il governo inglese non sembra disposto ad attendere a quest'impresa e che ad ogni modo mostra di accettare il canale di Suez com'è adesso, piuttosto che arrischiarsi per una strada nuova per la quale potrebbero verificarsi nuovi inconvenienti: anzi per meglio dominare questo canale ha preso alcune determinazioni che han dato origine a fatti dei quali dobbiamo occuparci subito, perchè toccano da vicino l'argomento del quale trattiamo.

§ 65.° — *Gl' Inglesi in Egitto: la compra delle azioni di Suez.*

Il cambiamento dell'opinione pubblica in Inghilterra che si era venuto man mano operando in conseguenza dei buoni risultati dell'esercizio del Canale di Suez, ricevette per così dire la conferma ufficiale col-

(1) Tale è l'argomento espresso più volte dall'ANDREW (*Euphrates* ecc. passim) a noi sembra però che le ferrovie sebbene meno dei canali siano pure esposte a pericoli di violenta distruzione: informi in proposito la guerra franco-prussiana del 1870-1871, durante la quale da una parte e dall'altra furon per necessità strategiche minate e distrutte ferrovie, ostruiti *tunnels* e via dicendo.

(2) Vedi poi paragr. 73.

l'atto compiuto dal ministro Disraeli nell'estate del 1875 e conosciuto col nome di compra delle azioni di Suez. Rammenteremo per chi non lo sapesse, che appunto allora il governo inglese comprò le 176,602 cedole le quali in virtù della convenzione relativa al canale di Suez eran state lasciate al vicerè d'Egitto e che costituivano la metà di tutte le azioni del canale. Dice il Valbert (1) che con quest'atto, non deve credersi che l'Inghilterra si sia proposta di stringere i panni addosso al vicerè d'Egitto per ridurlo alle condizioni di un *rajah*, ma egli sostiene, come vedremo che poi sostiene il Fournier, che la Gran Brettagna si è proposta di impadronirsi del canale di Suez che è per ora e sarà probabilmente ancora per qualche anno la migliore strada di comunicazione tra l'Inghilterra e l'India sebbene abbia alcuni difetti.

Ed i motivi principali di questa compra possono così riepilogarsi (2); prima di tutto la possessione della metà delle azioni per parte dei Francesi era per sè stessa un'anomalìa, considerando l'importanza dell'Inghilterra riguardo al canale e la infelice opposizione fatta dal governo inglese che aveva innalzato sensi di gelosia; per conseguenza se i Francesi si fossero impadroniti anche dell'altra metà delle azioni appartenenti in origine al Kedive, si sarebbe creato in Francia un interesse così grande contro gl'Inglesi, che il governo francese difficilmente avrebbe potuto impedirlo. Si stimò inoltre e non a torto che il possesso di queste azioni per parte del governo inglese potesse servire a cancellare i sensi di ostilità che altrimenti avrebbero potuto nascere tra gli azionisti ed i clienti del canale

(1) *Revue des deux Mondes*, Janvier 1876.

(2) Li riepiloghiamo dall'articolo già rammentato della *Quarterly Review*, October 1876.

stesso, mentre fino allora pareva che il governo inglese sposasse la causa di questi ultimi. Finalmente l'affare diede un grande profitto agli Inglesi, ma se anche vi fosse stata perdita pecuniaria, questa sarebbe stata più che compensata dai vantaggi del possesso di una metà della proprietà del canale. Da allora in poi il mutamento a favore del canale fu completo e l'Inghilterra si trovò naturalmente accresciuta di autorità in Egitto e più ancora, come si vide in seguito, nell'amministrazione del canale. Non già che questo accrescimento di potenza non le procurasse dei fastidj e delle osservazioni, ma bisogna dire che l'Inghilterra seppe sempre cavarsi d'impaccio e continuò nella politica che a lei faceva comodo senza occuparsi dei lamenti e del malcontento delle altre nazioni: così appunto dopo l'acquisto delle azioni di Suez del quale facemmo menzione, si diceva in Francia e in Germania che gl'Inglesi col possesso di Gibilterra e di Malta erano già fin troppo potenti e che non sarebbe stato tollerabile che essi per invigilare meglio il canale di Suez si impadronissero anche d'Alessandria d'Egitto, anzi si diceva che queste due potenze avrebbero cercato di porci guarnigione per prevenire un'occupazione inglese. Or bene è noto che ora l'Inghilterra occupa l'Egitto, inoltre fino da nove anni non si è fatta scrupolo di impadronirsi d'un altro punto del Mediterraneo orientale cioè dell'isola di Cipro, che senza godere di tutti i vantaggi offerti dalla città d'Alessandria, senza valere tanto, è pure qualche cosa; e Cipro e Malta e Gibilterra poste quasi ad ugual distanza tra di loro nel mare Mediterraneo sono tre stazioni assai importanti ed assai forti per tener aperto all'Inghilterra quel tratto della via delle Indie che va dall'Oceano Atlantico al mar Rosso e per tener a freno le potenze mediterranee nelle loro ambizioni africane od indiane. Dopo la occupazione

di Cipro, cioè dopo il congresso di Berlino, successero varj fatti di indole diplomatica e durò per qualche tempo in Egitto il controllo misto degl'Inglesi e dei Francesi, ma poi i primi riuscirono a prevalere: successero quindi i noti avvenimenti del 1882 che furono gravissimi e in conseguenza dei quali l'Egitto si trovò tra Araby-pascià, cui poi succedette il Mahdi, al Sud e gli Inglesi al Nord. Secondo alcuni questo è appunto quello che ci vuole per rovinare l'Egitto e vi fu chi disse che gl'Inglesi non furono per questo paese meno dannosi degli altri che abbiamo rammentato e questi sono per l'appunto i sostenitori del partito nazionale che avrebbero desiderato di lasciare l'Egitto agli Egiziani. Ma non tutti la pensano così e appunto crediamo opportuno rammentare le conclusioni contenute in un opuscolo che in tutto e per tutto è favorevole all'intervento inglese in Egitto e che si potrebbe dire il portavoce di quelli che hanno tale opinione, i quali come è noto per ora la vincono, perchè fino a questo momento gl'Inglesi occupano l'Egitto, nè è possibile dire quando lo lascieranno o se lo lascieranno (1). Vi si dice che l'Inghilterra commossa dai racconti dei missionari e dei viaggiatori tentò di far abolire la tratta dei negri e tentò di indurre a cessare quest'abbominevole traffico alcuni stati, i quali però non mantennero la loro promessa (2) ed anzi si dice che i mer-

(1) L'opuscolo è il seguente: *Les Anglais en Egypte, l'Angleterre et le Mahdi, Araby et le canal de Suez* par le colonel HENNEBERT, Paris, Jouvet et C.ie, 1884. Nel Decembre 1886 si diceva che l'Inghilterra volesse ridurre il suo esercito in Egitto e poi si ripetè, ma fino a questo momento (settembre 1887) non vi ha nulla di nuovo in proposito nè nulla che faccia supporre prossima una radicale riduzione.

(2) Tra questi fu l'iman di Mascate il quale ha la sua residenza ufficiale a Zanzibar.

canti di schiavi a nome Bagara abbian eccitato nel medesimo tempo Araby-pascià nel Delta o basso Egitto ed il Mahdi nell'alto Egitto, contro gl'Inglesi che vogliono abolire la schiavitù (1). Altri scrittori poi sono ancora più espliciti e non solo approvano il contegno dell'Inghilterra in Egitto, ma l'incoraggiano senz'altro ad impadronirsene assolutamente. Così William Stone (2) sostiene che prima o dopo l'Egitto deve esser conquistato dall'Inghilterra; perchè, egli soggiunge, è indispensabile per noi servirsi del canale di Suez e se non ci annettiamo l'Egitto, una potenza ostile come la Russia potrebbe opporsi e distruggere il canale ed in tal modo sarebbe compromesso il nostro prestigio, ossia stimiamo che non basti comprare il canale ma si debba pure impadronirsi dell'Egitto e non solo prendere il Delta ma giungere fino a Berber ed a Kartum. Nè a quest'impresa, egli dice, l'Europa potrebbe trovare difficoltà, nè il governo egiziano che cerca di liberarsi dalla Turchia, nè l'Egitto che non sa che farsi del Kedivè e non sa neppur governarsi da sè. Non dobbiamo (conclude) dire ipocritamente che faremo ciò per il bene degli Egiziani, ma dire franca-

---

(1) *Les Anglais* ecc., pag. 22-29. L'opuscolo in quistione si chiude colla descrizione del massacro della spedizione del generale Hiks: della morte di Gordon non può parlare perchè non era ancora successa e anzi l'opuscolo si chiude annunziando che il governo inglese avea mandato a pacificare l'Egitto l'*intrepido Gordon*.

(2) William Stone: *Shall we annex Egypt?* London, Sampson Low, 1884, passim e specialmente pagg. 9-20 e 39-51. È noto che in Francia invece l'occupazione inglese dell'Egitto suscitò sempre dispetto e non più tardi del Novembre dello scorso anno 1886 sembrava che la questione potesse entrare in una fase acuta: vedi come prova di siffatta ostilità la pubblicazione recente: *John Bull sur le Nil. Croquis de l'occupation Anglaise* (1885) par Frédolin. Préface de Henry Le Verdier, Paris, Levy, 1886.

mente che è per il bene nostro, soggiungendo però che come abbiamo governato bene l'India, governeremo bene l'Egitto ed anzi trarremo partito per l'avvenire dai passati errori: a chi poi dice che non dobbiamo prendere l'Egitto perchè non è nostro, risponderemo che in tal caso non avremmo dovuto prendere neppure Cipro, nè il Canadà, nè le Indie. — Si vede dunque che le opinioni relative alla occupazione inglese dell'Egitto sono varie, ma ad ogni modo notiamo, per tornare al nostro assunto, cioè al canale di Suez, che adesso gli Inglesi ne hanno pienamente riconosciuta l'utilità perchè li collega al loro grande impero delle Indie e desiderano di dargli un assetto più stabile politicamente e la perpetuità e la permanenza di cui per adesso non è provvisto affatto (1). Notiamo parimente che secondo gl'Inglesi occorreva una modificazione perchè la macchina del canale di Suez era troppo complicata, essendovi amministrazione francese, proprietarj poliglotti, giurisdizione mista di francese e di egiziano, sovranità egiziana, supremazia turca ed in pratica un traffico britannico ed anglo-indiano. Queste considerazioni unite agli avvenimenti politici diedero luogo nel 1882-83 ad una serie d'incidenti diplomatici di cui tenteremo di dare un cenno nel seguente paragrafo.

§ 66.° — *La questione diplomatica: il secondo canale.*

Ci sembra appena necessario rammentare che trattando della quistione politica ed accennando alle questioni che vi furono nel 1882 tra l'Inghilterra e la com-

(1) Notiamo però fin da ora che qualunque possa essere la decisione politica e amministrativa dei congressi relativi a Suez, non crediamo che questa possa valere a turbare od alterare le conclusioni a cui siamo giunti, che sono risultato di fatti.

pagnia del canale di Suez, non intendiamo di prender partito nè per questa nè per quella. Diciamo anzi che desiderando dentro limiti modesti di trattare soltanto di quistioni scientifiche, avremmo volentieri evitato in proposito la discussione politica se non l'avessimo giudicata strettamente collegata coll'argomento del quale trattiamo; difatti parlando delle varie fasi per le quali passò la quistione politica relativa al canale nel 1882 e nel 1883, si vede sotto quali aspetti può essere considerato il canale stesso, quale sia il suo ufficio e a quali dispute o contestazioni dia luogo. Notiamo anzitutto che circa la neutralità del canale furono stabilite delle clausole per le quali si stabilì che le potenze contrattanti garantivano per sempre la neutralità del canale marittimo; per la neutralità risulta convenuto che nessun vascello può mai esser preso in nessun tempo nel canale, nè fino alla distanza di quattro leghe dalla sua imboccatura, e che non si possono stabilire truppe sui banchi del canale senza il permesso del governo territoriale. A queste clausole stabilite su quelle del trattato Clayton-Bulwer, del quale in seguito avremo a parlare, parve alla Compagnia che avesse contravvenuto l'ammiraglio inglese Seymour che nell'estate del 1882 in seguito alla rivoluzione egiziana ed agli avvenimenti politici che a quella tennero dietro, s'impadronì del canale e ne impedì il transito per un giorno o due (notisi bene) alle sole navi mercantili inglesi; il qual atto ritenuto arbitrario provocò le proteste della compagnia di Suez e diede luogo a vari incidenti. Non seguiremo in questo punto il Fournier de Flaix nella sua lunga diatriba contro l'Inghilterra e contro la sua sete insaziabile di ricchezze, non rammenteremo collo stesso autore che tutti erano nemici del canale di Suez meno che il capitale francese che tenne saldo e merita quindi di essere ricom-

pensato; non rileveremo quel che dice il medesimo scrittore, che cioè l'Inghilterra essendo padrona delle Indie si crede padrona del mondo intero e vuol controllare l'Egitto e Suez e la Russia e s'inquieta degli atti della Francia al Tonchino, perchè questo confina col Siam, che confina con Birman, che confina coll'India e nemmeno noteremo quello che del resto fu asserito da vari giornali, cioè che l'Inghilterra colla sua politica egiziana ha riacceso le cupidigie della Russia che può pretendere all'Armenia e forse anche alle Indie, ma osserveremo piuttosto, salvo a tornarci sopra cou maggior ampiezza nell'ultima parte del nostro lavoro, che l'Inghilterra col suo contegno rispetto al Canale di Suez, si compromette e crea dei precedenti i quali possono riuscirle pericolosi in seguito rispetto al Canale di Panama dove vorrebbe opporsi agli Stati Uniti che, come vedremo a suo luogo, vantano sul Canale di Panama diritti dello stesso genere di quelli che gl'Inglesi accampano sul Canale di Suez (1). Riprendendo l'esposizione dei fatti noteremo che molestata e in parte contrariata dalle osservazioni della Compagnia del Canale, l'Inghilterra pensò di scavare un secondo canale che da alcuni si voleva dirigere da Alessandria a Suez per la via del Cairo e da altri sul tracciato del presente canale: ma la prima idea fu presto abbandonata e la seconda non si poteva porre in atto per i diritti accampati da Lesseps al quale come si è veduto era stato concesso con due firmani imperiali « il *potere esclusivo* di costituire e di dirigere una compagnia universale per il taglio dell'istmo di Suez e per l'esercizio d'un canale trai due mari ». — Questo senza dire di altri due ostacoli dei quali uno

(1) Fournier de Flaix *op. cit.* passim e specialmente pag 15, 43 e 123.

consisteva nello strappare un altro consenso al Sultano e l'altro nelle difficoltà d'ordine materiale, perchè la costruzione di un altro canale avrebbe potuto disturbare il sistema di canali e d'irrigazione dell'Egitto (1).

Allora dunque si pensò di regolare meglio il canale già esistente e Wheaton tra gli altri osservò che dalla libertà dei mari risulta evidente la libertà degli stretti per modo che essendo (per esempio) libero l'Atlantico e libero il Mediterraneo, quando pur si volesse supporre lo stretto di Gibilterra posto tra due regioni appartenenti alla stessa nazione ed in condizioni tali che si potesse bersagliare una nave dalla costa, sarebbe nondimeno sempre libero. Nè a dire il vero nessuno ha mai pensato a mettere in dubbio la libertà del canale ma sta il fatto che questa si interpreta variamente cioè gl'Inglesi da una parte, e Lesseps dall'altra pretendono d'essere vindici e custodi di questa libertà: così i primi dichiarano che l'amministrazione del canale non può esser fatta con politica di tal natura da essere delegata a privati individui, e (continuano) per quanto siamo grati al signor Lesseps non possiamo nascondere che i diritti acquisiti mercè la concessione, sono incompatibili coi doveri internazionali e colle obbligazioni della sovranità territoriale; ossia dicono che sebbene Lesseps non neghi la libertà del canale, pur egli ha posto la questione in una condizione curiosa perchè vuol attribuire ad una compagnia ciò che spetta al mondo intero. Comunque sia giova notare che a proposito del secondo canale (nella qual quistione come nelle altre relative allo stesso argomento il governo inglese si lasciò rimorchiare e quasi levar la mano dalla pubblica opinione)

---

(1) Fournier *op. cit.*, pag. 95.

Gladstone dopo aver consultato i legali della corona, prima aveva detto che Lesseps aveva il diritto esclusivo di costruire il canale e poi sembra si sia contraddetto, nè la convenzione che il ministero inglese volea proporre e nella quale si contenevano le norme per il futuro regolamento del canale di Suez e il progressivo abbassamento del pedaggio, fu approvata o respinta, ma se ne aggiornò la discussione (1). A proposito delle quali discussioni relative all'avidità ed alle impazienze dell'Inghilterra, non ci pare a dire il vero molto opportuna la citazione che fece Lesseps all'Accademia delle Scienze quando rammentò l'opera di Mario Fontane, nella quale questo autore segnala fino dai tempi più antichi una gran corrente di emigrazione fenicia in Inghilterra ed attribuisce a questo elemento semitico, al quale, non sappiamo perchè, si farebbe appartenere con Disraeli anche Palmerston, le impazienze mercantili della Gran Brettagna. Piuttosto ci sembra opportuno rammentare quello che scriveva nella Fortnightly Review il professor Holland dell'università di Oxford, che cioè è difficile determinare con esattezza il carattere giuridico del canale di Suez perchè è un canale aperto dalla mano dell'uomo in mezzo a terre che hanno un padrone. E finalmente concluderemo col Fournier de Flaix già rammentato il quale osserva che le opere umane hanno bisogno d'esser difese con qualche cosa di più che non siano gli statuti fatti davanti ai notai e gli articoli dei giornali (2).

---

(1) Abbiamo veduto addietro (paragr. 61 nota) che fu recentemente deciso di allargare il canale già scavato.

(2) *Op. cit.*, pag. 206.

§ 67.° — *Conclusione.*

Le cose che fin qui siamo venuti dicendo a proposito del canale di Suez sono d'indole differente per la qual cosa stimiamo non inutile riepilogarle brevemente, senza perdere di vista lo scopo che ci siamo proposti di esaminare cioè quale sia il valore e l'ufficio del canale di Suez ai nostri tempi. Vedemmo dunque che appena proposto nel nostro secolo il taglio dell'istmo di Suez, si cominciò da molti e specialmente in Inghilterra a gridare contro quest'impresa dichiarata assolutamente impossibile e pazza, fonte di disillusioni per coloro che avessero affidato alla Compagnia del canale di Suez i loro risparmj e pericolosa per l'Egitto come del resto dice anche un'antichissima leggenda egiziana. Aperto il canale nel novembre 1869 non tardò a succedere in pochi mesi un rapido cambiamento nella pubblica opinione. Noi stessi abbiamo veduto quanto fossero ingiustificate le paure e non solo esagerate, ma assolutamente assurde le accuse che si facevano preventivamente al canale: abbiamo veduto di quanto vantaggio fu per il commercio, nè deve far meraviglia, l'adozione di questa strada che scorcia di tanto il cammino dei mari d'Oriente, vedemmo che il buon successo impreveduto del canale di Suez sorprese in certo modo la gente di mare e di commercio, ma che alla sorpresa tenne dietro una giusta soddisfazione per la quale si affrettarono a porsi in regola per poter usufruire di questa utilissima strada che veniva loro offerta. Così il transito per il canale di Suez andò sempre aumentando dal 1869 di anno in anno, come si è veduto dallo specchio riportato ad-

dietro (1) e per quanto è presumibile più aumenterà se si potrà abbassare la tariffa del pedaggio, che si vorrebbe ridurre alla metà, cioè alla cifra di cinque lire a tonnellata e se si introdurranno altre migliorie all'arte nautica. Vedemmo pure che prima ad usufruire del canale di Suez fu l'Inghilterra la quale durante lo scavo si opponeva e manteneva un contegno che diremo di ostilità, non tanto per cocciuta ignoranza quanto perchè capiva che con questa nuova strada non avrebbe avuto la supremazia assoluta della quale godeva per l'antica del Capo di Buona Speranza; ma poi capita inutile ogni resistenza, e visti i vantaggi che essa pure aveva a porsi per la via del canale di Suez, vinse le ritrosie, tramutò in pochi anni il suo naviglio e gli fece cambiare direzione avviandolo in gran parte alle Indie per il Bosforo egiziano; nè il cambiamento le riuscì molto difficile per essere molto valida e numerosa la sua marineria commerciale. Ma se la Francia prima di tutte e poi l'Italia, l'Austria, la Russia e poi le altre minori nazioni non risentono che i vantaggi del canale di Suez e delle innovazioni nautiche, politiche o finanziarie che ne dipendono, perchè accrescono sempre più la loro marineria a vapore, e quindi non dà loro fastidio l'impossibilità delle navi a vela di passare per il canale e se inoltre di fronte ai vantaggi di questa strada per loro assai più breve che quella del Capo, non sembra loro insopportabile il calore del mar Rosso e se queste nazioni per gli stessi motivi sopportano il cambiamento di direzione dei monsoni, non possiamo dire le stesse cose riguardo all'Inghilterra, sebbene abbiamo veduto che il numero delle sue navi che passarono per il canale, è da solo molto più grande di quello di tutte

(1) Vedi paragr. 62.

le altre nazioni messe insieme. L'Inghilterra si trova adunque rispetto al Canale di Suez in condizioni differenti da quelle dei rimanenti popoli commerciali, perchè il canale è per lei la via più breve per giungere alla più importante alla più ricca delle sue colonie, a quella che le sta più a cuore cioè all'India: abbiamo notato che se una potenza nemica volesse profittando dell'oscurità distruggere questo canale che oltre il resto non è molto largo e non potrebbe con facilità dare adito ad un numeroso naviglio di guerra (1), gl'Inglesi trovando ostruita la via più breve per giungere alle Indie e costretti di tornare alla più lunga del Capo di Buona Speranza, si troverebbero danneggiati nelle loro relazioni coll'Indie e cogli altri loro possessi dell'Oriente e dell'estremo Oriente dove potrebbe esser scoppiata una rivoluzione o dove un nemico secolare della Gran Brettagna potrebbe esser giunto più prontamente e premeditatamente. Da ultimo abbiamo veduto che alle varie difficoltà debbono aggiungersi quelle di ordine giuridico per le quali venne impedito all'Inghilterra di aprire un secondo canale e venne variamente discusso tra questa potenza e la compagnia di Suez circa il modo di intendere la neutralità e la libertà del canale stesso arrogandosi ciascuna delle due parti il privilegio di vegliare al mantenimento dell'una come dell'altra. E qui intendiamo benissimo che i fautori del canale possono ribattere ad una ad una le difficoltà che noi abbiamo esposto rispetto ai difetti del canale di Suez, dicendo che col tramutarsi della vela in vapore non può dar molto

(1) Questo avevamo scritto, prima che fosse deciso l'allargamento del canale ma ad ogni modo non ci sembra che una larghezza media di 50 metri possa farci mutare l'opinione che esprimiamo nel testo.

fastidio l'essere il canale stesso chiuso alla navi a vela e che la strettezza del canale e la sua insufficienza sono rimediabili per mezzo di lavori d'ingegneria e realmente vi si pose rimedio, e potran pur dirci che la possibilità d'esser distrutti per mezzo della dinamite o di altra sostanza deleteria vi è per tutti i canali, anzi per tutte le opere della mano umana, nè noi lo abbiamo negato ed abbiamo anzi dichiarato che non intendevamo affatto trovar a ridire sul canale di Suez come opera d'arte; finalmente ci diran che le quistioni politiche non dipendono da altro che dalla troppa avidità degl'Inglesi e dal loro desiderio di prevalere eccessivamente, ma noi pur convenendo in tutte queste giustificazioni del canale di Suez d'altronde non necessarie, risponderemo che ad ogni modo in questo momento esistono fuor di dubbio gli inconvenienti dei quali in poche parole abbiamo fatto cenno e che quasi esclusivamente gravano sopra gl'Inglesi, sul loro commercio e sulla loro navigazione. Per questi motivi ed avuto riguardo specialmente ai desideri ed agl'interessi della Gran Brettagna, si propongono da alcuni altre strade che poi in ultima analisi si riducono ad una sola cioè a quella conosciuta col nome di ferrovia dell'Eufrate. Ma sol dicendo questo nome si capisce che siamo al termine della trattazione relativa al Canale di Suez e che dobbiamo imprendere quella relativa alle ferrovie asiatiche nel secolo nostro, che corrispondono alla strada proposta da messer Paolo Centurione nel secolo XVI della quale abbiamo tenuto parola. Prima però di terminar di dire dell'opera di Lesseps in Egitto, vogliamo notare che una chiara idea circa il valore del canale di Suez ai nostri giorni, circa al suo ufficio rispetto all'Inghilterra, circa alla sua importanza e quindi circa al danno che ne deriverebbe ove cessasse di funzionare, non potrà aversi finchè

non avremo parlato della maggior parte delle ferrovie asiatiche che sono proposte e che quindi dovremo riparlare del Canale quando avremo parlato della ferrovia dell'Eufrate (1); ma fin da ora vogliamo notare un fatto strano in apparenza, che a prima vista non sembra molto naturale dopo le obiezioni che abbiamo fatto al canale di Suez ed il fatto è questo. Negli ultimi mesi del 1883 fu proposta al Parlamento Britannico da alcuni che la ritenevano assolutamente urgente ed indispensabile la costruzione della ferrovia dell'Eufrate or rammentata, ma col consenso del governo ne fu rimandata la discussione a venti anni: con siffatta votazione si venne a negare l'assoluta urgenza e necessità della costruzione della ferrovia gia rammentata ed implicitamente si venne a riconoscere sufficiente per gli scambi trall' Inghilterra e le Indie, quel canale di Suez che secondo altri avrebbe dovuto essere irremissibilmente condannato come insufficiente. Questo significa che ai più il canale di Suez con tutti i difetti dei quali abbiamo parlato, sembra pur sempre opera tanto utile e bella che non si vuol preferirgliene un'altra raccomandata come migliore, ma che sembra più incerta, ossia che la maggior parte delle persone più autorevoli senza negare che vi siano degli inconvenienti nel Bosforo Egiziano e pur temendo che nell'avvenire possano succedere quei danni dei quali abbiamo fatto menzione, preferisce conservare questa strada che ha pur tanti vantaggi, piuttosto che arrischiarsi per una strada nuova e quindi incerta e che ha tutte le difficoltà dello sconosciuto. Questo significa che il canale di Suez è chiamato ad alti uffici nella storia del commercio e della civiltà e che è da

(1) Vedi poi in fondo al paragr. 73.

considerarsi tutt'altro che come uno strumento divenuto inutile. Tanto abbiamo voluto dire per non parere eccessivamente severi verso uno dei più bei prodotti della scienza e dell'ingegno umano: della ferrovia dell'Eufrate e di altre proposte in Asia diremo tra breve.

III

Le ferrovie asiatiche.

§ 68.°

Le prime proposte di ferrovie asiatiche: la China.

Noteremo che per quello che riguarda la trattazione di queste tre strade nel nostro secolo vi è una certa differenza; perchè, mentre veniamo a dire direttamente dei Canali di Suez e di Panama, per le ferrovie asiatiche non possiamo far lo stesso, dovremo invece prendere ad esame vari sistemi ferroviari proposti in tempi diversi e con fini diversi e non ancora eseguiti nè punto nè poco; e mostreremo che mentre messer Paolo Centurione raccomandava di frequentare una strada che mettesse in comunicazione l'Italia col mar Baltico e col Mediterraneo, il progresso, le scoperte moderne e gli aumentati commerci fecero sì che si proponessero tutte queste strade dall'Europa all'India alla China e ad altre regioni delle quali più recentemente si è conosciuto il valore e si è apprezzata l'importanza immensa sotto l'aspetto commerciale. Vedremo che dopo queste proposte generiche nessuna delle quali fu posta in atto, si torna per processo di eliminazione o di esclusione al progetto Centurione o ad uno molto simile che dal nome di quelli che lo sostengono ai nostri giorni e che in parte lo hanno fatto eseguire, chiameremo col nome di progetto Annenkof-Lessar. Perciò prima di parlare di questa strada di terra per le Indie, che corrisponde come si vede ad una escogitata nel secolo decimosesto, dobbiamo come introduzione trattare delle altre strade che furon proposte e poi lasciate da parte per i motivi che breve-

mente verremo esponendo. Perchè ci sembra in certo modo che, se le strade delle quali diremo non corrispondono alla strada Centurione, servono come di introduzione alla strada Annenkof-Lessar che corrisponde a quella del Centurione e son ordinate in modo tale che per mezzo loro si può considerare con prontezza se la strada Annenkof-Lessar che è in discussione, può o no esser fatta, se è utile, quali conseguenze porterebbe, in quali rapporti starebbe rispetto alle altre strade proposte e via dicendo.

Ma procediamo con ordine e notiamo per prima cosa che rispetto alla questione della quale ci occupiamo, fu grave danno che il Congresso Geografico Internazionale radunatosi a Venezia nel 1881 non si occupasse di una quistione che pure faceva parte del programma dei suoi lavori e che era formulata così: « Nello stato attuale delle comunicazioni di terra trall'Europa, l'India e la China, quali sono tralle vie proposte quelle che offrirebbero al commercio maggiori vantaggi? » Notiamo fin da principio come per il natural desiderio che ha l'uomo di cercare sempre il meglio, appena si fu convinti della bontà della strada di Suez e della brevità sua, si volle trovare un'altra strada ancora più breve e per questo vedremo che furono proposte varie strade ferrate le quali tutte sono raccomandate secondo scopi determinati e non già secondo l'idea solitaria di questo o di quello, perchè ognun sa bene e lo rammenteremo con Jules Michel (1), che nello studio dei tracciati ferroviari si deve badare ad osservare la legge di mettere in rapporto i grandi centri di produzione coi grandi centri di consumazione, che inoltre le ferrovie in generale vanno dal Nord al Snd a meno

(1) *Revue Scientifique* 30 Mai 1885. *Les chemins de fer et la Géographie.*

che non si tratti di far comunicare i centri coi porti di mare, perchè le merci di un clima si scambiano con quelle di un altro differente: notiamo poi che se si vuol che siano utili per l'effetto che devono raggiungere cioè per la civiltà e per il suo svolgimento, sarà necessario che seguano le vallate perchè nelle valli vi è un maggior numero di città, ma che però vi possono essere ragioni politiche che consiglino di star dietro ad un tracciato di ferrovia che per motivi commerciali sarebbe d'altronde da condannarsi.

Ciò premesso osserviamo che circa venti anni fa l'Andree (1) notava come per le conquiste russe in Asia, si proponeva da qualcuno la costruzione di una ferrovia dal Caspio all'Aral, nel qual concetto siamo ritornati ai nostri giorni, e come già si erano escogitati vari progetti trai quali notevole quello del Bogdanowitch, di cui riparleremo. Considerando inoltre le strade acquatiche russe e siberiane si diceva da molti fino da quel tempo che non poteva mancare un risveglio generale in conseguenza del quale perfino la China avrebbe certo voluto costruire ferrovie: ma finora come vedremo di tutto ciò non si è fatto quasi nulla. Quanto a quello che riguarda il destarsi dei popoli civili, rispetto alle vie di comunicazione, noteremo con Cristoforo Negri (2) che già da qualche anno la stampa si occupa di cercare le comunicazioni coll'Asia e mentre gl'Inglesi pensano naturalmente alle Indie, i Russi ed i Tedeschi volgon

(1) Andree *Geschichte* ecc. *op. cit.* pag. 267 « ... auch ist die Genehmigung zu einer Eisenbahn ertheilt worden die vom östlichen Gestade des kaspischen Meeres bis an den Aralsee geführt werden soll. »

(2) *Riflessioni geografiche e politiche sui progetti inglesi e russi di nuove comunicazioni ferroviarie trall' Europa e l'Asia* nel *Esploratore* Anno 1878, Anno II, N. 5, pag. 129-30.

l'animo all'Asia Centrale, alla Siberia ed alla China sollevandosi quistioni nelle quali le dispute geografiche si mischiano alle politiche. Continua il Negri dicendo che in Inghilterra molti sono convinti che Suez non basta più per concentrare le forze inglesi, e osservano che gli Stati Uniti d'America essendo posti a mezza via della linea che congiunge le due principalissime masse di popolazione e di produzione del mondo europeo ed asiatico ed il loro territorio già essendo attraversato dalla ferrovia di California e da altre linee parallele ferroviarie in esercizio o in corso di costruzione, questi finirebbero per assorbire a poco a poco la maggior parte dei commerci d'Europa col Giappone colle Indie e colla China se non si costruisse una ferrovia diretta appunto verso le Indie per congiungere coll'europee le ferrovie indiane le quali dipoi per Rangoon e e per l'Iravaddy sarebbero prolungate fino all'Junnaan. Questo scriveva il Negri nel 1878 e già dapprima cioè dal tempo dell'impresa di Khiwa (1873) colla quale si favoriron molto le spedizioni scientifiche d'ogni genere per opera dei Russi, molti credettero che fosse giunto il momento opportuno per tentare d'incivilire la maggior parte dell'Asia e il Giappone dopo vari cambiamenti sembrava che volesse porsi direttamente nella via della civiltà e fu da allora che si cominciò a manifestare da molti l'idea che la China potesse destarsi dal sonno letargico che dura da tanti secoli e mettersi in comunicazione più diretta col mondo civile mostrandosi favorevole ai principali portati della civiltà moderna (1). Noteremo che tralle altre provincie chi-

---

(1) Qui intendiamo di dire dei rapporti della China coll'Europa e non vogliamo dire che per molti secoli la China sia rimasta inmobile nel suo interno: siffatto immobilismo non è provato e non sarebbe neppure conforme alle leggi del progresso storico.

nesi ve ne ha una dalla parte di S.O., alla quale per il suo contatto coll'India dirigono la loro attenzione gl'Inglesi zelanti ricercatori dei principali prodotti indiani e cinesi, che sono il cotone, il the, l'oppio, la seta ed attivi commercianti anche di altri prodotti asiatici tra cui specialmente van ricordati i metalli ed il carbon fossile. Orbene osserviamo che questa provincia che è appunto l'Yunnaan è importante per i suoi commerci e che gl'Inglesi propongono si costruisca una ferrovia da Pegu ad Esmock (in chinese Sze-Mao). Altri hanno notato che vi sono strade quasi naturali che possono condurre dall'India o dall'Indo China alla China Occidentale per il fiume Iravaddy, per Bhamo o per Burmah e Rangoon (1). Sempre su quest'argomento noteremo come secondo alcuni l'aprirsi della China e del suo commercio all'Europa per via di terra non abbia più l'importanza che aveva una volta; perchè prima le vie di terra eran considerate come linee normali di comunicazione e l'Oceano, mancando il vapore, si considerava come barriera, mentre ora succede l'opposto: vale a dire che dalla scoperta del Capo di Buona Speranza allo scavo del canale di Suez, i viaggi terrestri erano preferiti ai marittimi, mentre ora succede il contrario. Non sappiamo quanto sia giusta siffatta teoria, osserviamo piuttosto come quegli stesso che ha fatto quest'osservazione, nota poi che nella provincia di Ssu-ch'uan vi sono molti metalli e che sarebbe utile per il commercio portarli nella provincia inglese del Burmese, alla quale idea si oppongono però barriere insuperabili e specialmente la poco buona volontà del governo chinese. Continua poi lo stesso autore (2) di-

(1) *Edimb. Review*, April 1873, *Trade Routes to Western China*.

(2) Non possiamo darne il nome perchè l'articolo della *Quarterly* che abbiamo sott'occhio non è firmato; come non sono firmati quelli dell'*Edimburgh* e delle altre principali riviste inglesi.

cendo che è importantissima la provincia chinese dell'Yunnaan che sta a contatto colla provincia inglese del Burmese testè rammentata e conclude col dire che parte del commercio della China Occidentale prenderà naturalmente il cammino dell'Est e che escluso questo, per il commercio dell'Yunnaan bisogna trovare una via dall'Ovest o dal Sud nella China Sud Ovest (1). Notiamo poi in generale che forse in un prossimo avvenire la China avrà un buon sistema ferroviario (2) ad ogni modo vi sono dei motivi non del tutto futili per i quali quest'invenzione della scienza moderna non ha ancora acquistato credito nel Celeste impero; cioè se la China non ha ancora aperto ferrovie nei suoi vasti dominj, dobbiamo dire che ciò dipende non solo dall'avversione di questo paese alle invenzioni ed alle istituzioni dell'Europa, ma anche dal fatto che i suoi numerosi corsi d'acqua le servono a meraviglia come strade di comunicazione. Del resto ben osserva il dottor Anderson che sebbene vi siano gravi difficoltà per costruire ferrovia in China, ciò non è nulla in confronto delle difficoltà che ebbero a superare gl'Inglesi quando dovettero aprire strade di montagna nell'Imalaja: lo stesso dottor Anderson conclude però che ciò nonostante finchè non vi sia un commercio più attivo tra Rangoon e Bhamo da una parte e la China dall'altra, un progetto ferroviario non è attuabile (3). Co-

---

(1) *Quarterly Review*, October 1883, *Trade Routes to China and French occupation of Tonquin*, pag 494-512. Vi si accenna ai risultati dei viaggi di A. R. COLQUHUN capitano di fregata che ha visitato i paesi dell'estremo oriente ed ha scritto un'opera intitolata *Through Chrise*.

(2) Era stato costruito un breve tronco di ferrovia di non più di sedici chilometri da Wousung a Sciangai ed era stato aperto al pubblico il 30 Giugno 1876, ma l'anno dopo fu distrutto per ordine del governo chinese che lo ritenne superfluo.

(3) *Edimburgh Review*, Aprile 1883, art cit., pag. 317.

munque sia nel momento nel quale scriviamo queste ferrovie non sono state neppur stabilite in massima nonchè cominciate sebbene nel 1885 un giornale (1) avesse annunziato che il governo chinese aveva contratto un prestito di cento milioni con case bancarie per la costruzione di strade ferrate. Notiamo pure quanto a questo popolatissimo impero asiatico, che esso dette prova di acume politico quando pose fine rapidamente alla vertenza o controversia che aveva colla Russia per riguardo a Kudscha, a fine di poter meglio invigilare e sorvegliare i movimenti degli Stati Europei dei quali teme fortemente: nè diremo altro dei rapporti tra la China e la Russia limitandoci ad accennare che fu tra loro concluso un importante trattato (2). Ma detto per incidenza del risveglio di alcuni paesi dell'Asia, è tempo di venire a parlare delle prime ferrovie che furono proposte.

Si notava fino da principio che con queste nuove linee sarebbe stato possibile andare da Parigi a Calcutta in undici giorni, mentre ora per la via di Suez occorrono per questo viaggio più di tre settimane: si sosteneva da altri che alla linea da Nuova-York a S. Francisco avrebbe fatto riscontro l'altra da Londra a Shangai, quasi tutta terrestre, per la quale del resto non si sarebbe trattato di creare una linea nuova del tutto,

---

(1) *Hamburger Borsenhalle.*

(2) *Ultima Thule: England und Russland in Centralasien* von k. k. general major Alois Ritter von Haymerle, pag. 37 a 42: « Denn die chinesische Regierung sieht in einer russischen Allianz eine sichere Stütze gegen das Andringen der übrigen europäischen Nationen und so konnte, auch in dem Falle des Sieges der Chinesen, eine Vereinbarung zu Stande kommen, welche den Handel dieser reichen westchinesischen Provinzen (Turchestan chinese) England ganz verschliessen und zu einem russischen Monopole machen würde ».

ma piuttosto di allacciare ferrovie già esistenti: questo almeno per l'Europa. Ma non vi è un solo progetto di ferrovia per l'Asia; ve ne sono diversi e qui come abbiamo detto vogliamo rammentare i principali, per mostrare in qual modo tralasciati a poco per volta e posti da parte tutti questi progetti, si venne a quello del quale intendiamo di parlare ponendolo a confronto colla strada proposta da messer Paolo Centurione. Prima di tutto troviamo il tracciato Bogdanowitch (1) che non si ferma agli Urali come altri che lo precedettero, ma vorrebbe continuare fino alla capitale della China: vi sarebbero da Parigi agli Urali poco più di quattromila chilometri e dagli Urali a Pekino poco meno di seimila: in totale diecimila chilometri ossia il doppio della linea da Nuova-York a S. Francisco che un treno lampo percorse in tre giorni e mezzo e che ordinariamente si percorre in sette giorni. Il tracciato Bogdanowitch partirebbe da Jekaterimbourg che è congiunto con Kazan e Niini-Novgorod e quindi coll'Europa per mezzo di Mosca: da Jekaterimbourg la ferrovia sarebbe diretta verso Omsk, Tomsk, Jrkutsk, dove si biforcherebbe ed un ramo per l'Amur giungerebbe al Pacifico, dove già arriva il telegrafo, e l'altro ramo lasciando la Siberia a Tschita correrebbe direttamente a Pekino; ma per esservi un paese deserto attraverso al quale bisognerebbe andare per duemila chilometri, cioè per due giorni almeno e per l'indole del governo chinese, sembra difficile che questa strada si costruisca al di là di Omsk. Differente è il progetto di Hochstetter presidente della Società Geografica di Vienna (2), il

(1) Di questi varj tracciati proposti si trova notizia in alcuni libri e in diverse riviste: noi ne prendiamo il riassunto in parte dalla *Revue Scientifique*, 12 Avril 1879 « *Les chemins de fer dans l'Asie centrale.* »

(2) Vedi Hochstetter: *Asien seine Zukunftbahnen und seine Kohlenschätze* Wien 1876.

quale si propone di evitare le steppe sabbiose e di sfruttare le miniere carbonifere e porta dei dati statistici e geografici che però non si accordano molto tra di loro, nè con quello che abbiamo di altri autori: egli vuole evitare specialmente le steppe del Kara-Koum delle quali tra poco diremo e vorrebbe collegare Jekaterimbourg con Semipalatinsk. Diciamo ora una parola della ferrovia proposta dal Richthofen presidente della Società Geografica di Berlino: questi raccomanda di seguire la via del Nord o la valle dell'Jrtysch fino a Semipalatinsk ed Omsk delle quali città la prima è in ottima ed importante posizione per giacimenti di carbone. Tra l'Altai e l'Imalaia vi è poi una popolazione industriosa e ricca che commercia per carovane come al tempo delle mille e una notte (1). Il Richthofen adunque differisce dal Bogdanowitch, di cui dicemmo prima, perchè non vuole come lui collegare l'Europa con Pekino che giace in una provincia poco popolata, ma con Sin-gnan-fou, perchè appunto ha osservato che la ferrovia Bogdanowitch già detta quando lascia la Siberia percorre paesi quasi assolutamente deserti. Il tracciato Richthofen dopo Shang-hai giunge ad Hankow, a Wo-Tuhang a Sin-gnan-fou, d'onde volta poi a Nord Ovest e taglia per il lungo tutto il piano d'alluvione che separa l'Hoang-ho (fiume Giallo) dallo Yang-tse-kiang (fiume Azzurro). Questa strada è stimata generalmente come piuttosto facile e si crede che non vi debba esser ostacolo neppure a passare il deserto di Gobi: il male più grave si è che la parte principale del lavoro dipende dal governo chinese che sembra in generale poco disposto (2). Vediamo poi il

(1) *Revue des deux Mondes*, 15 Juillet 1876 *Les routes à travers l'Asie.*

(2) Questo si scriveva nel 1879 nell'articolo da noi consultato: nè oggi le condizioni son cambiate: del resto è stato osservato che

progetto del feldmaresciallo principe Bariatinski che ha pensato a nuove strade per collegare la Russia colla Persia, coll'Afganistan e coll'India inglese. La linea da lui ideata partirebbe da Asterabad presso il Caspio ed anderebbe a Meshed ed Herat, scenderebbe alla fortezza afgana di Feran per arrivare a Candahar ed allo sbocco di Bolan che è il punto più comodo per entrare nell'India (1). Finalmente notiamo il progetto del barone Reuter che è quasi eccentrico e non ha quasi nulla a che fare coi varj progetti ferroviarj del gran rialto centrale asiatico: risale, come vedremo anche meglio in seguito, ad un secolo e mezzo fa, si tentò di attuarlo nel 1867 per opera degl'Inglesi e da allora i Russi ricevettero in certo modo impulso a costruire più celermente le loro ferrovie. Pietro il Grande prima di pensare ad aprire una via al suo impero attraverso l'Afganistan ed il Turkestan voleva aprirla attraverso la Persia: la strada partiva da Reshdt e passava per Teheran, Ispahan, Chirâ e Lar per sboccare nel porto di Bender Abass difaccia ad Ormuz: ma i suoi successori dimenticarono questa linea. Quando lo Shah di Persia fu a Londra nel 1872 concesse al barone Reuter l'autorizzazione di costruire la ferrovia in proposito, ma questi ebbe ad incontrare molte difficoltà

---

tanto con questo progetto quanto con quelli precedenti, si verrebbe a fare il giro del mondo in uno spazio di tempo anche più breve di quello imaginato Giulio Verne, come resulta dal seguente quadro. Dall'Havre a Nuova-Jorh chil 5630 — 12 giorni (mare). Da Nuova-Jork a S. Francisco chil. 5320 — 6 giorni (terra). Da S. Francisco a Shangai chil. 10,730 — 24 giorni (mare). Da Shangai all'Havre chil. 10,460 — 12 giorni (terra) ossia nell'insieme ci vorrebbero 54 giorni dei quali 10 da Pekino a Parigi, colla velocità media di 42 chilometri all'ora.

(1) La ferrovia Annenkof-Lessar che vedremo da ultimo è durante alcuni tratti presso a poco parallela a quella proposta dal principe Bariatinski.

ed il cancelliere Gortschakoff fece capire allo Shah che non era opportuno fare questa strada. Del resto per tutte queste vie asiatiche e per capire l'immensa importanza che avrebbero per il commercio e per la civiltà in genere, giova ripetere l'espressione del generale Ivanine che rammenta la tradizione popolare secondo la quale si sarebbe trovata una medaglia ad Oremburgo colla seguente iscrizione: « Dall'Europa viene la civiltà: dall'Asia la ricchezza »: questa formula verissima nella sua sostanza, come si è visto anche per quello che riguarda il secolo decimosesto, ed efficace nella forma in cui è espressa, va tenuta sempre dinanzi agli occhi nella presente trattazione perchè ci mostra il mutuo rapporto dell'Europa civile e dell'Asia sterminatamente ricca.

§ 69.°

Le ferrovie asiatiche proposte dapprima dai Russi e dagl'Inglesi: il tunnel della Manica.

Le strade delle quali abbiamo fatto cenno nel paragrafo precedente si cominciarono a proporre da quando il problema ferroviario generale agitò le menti delle nazioni più commerciali; ma si è veduto che questi progetti furono varj e proposti con vario fine, nè può dirsi che alcuno sia stato posto in pratica anzi praticamente furono tutti scartati. Vediamo invece che dopo poco, questa specie di differenza e di varietà di obietti e di fine sparisce per dar luogo a due serie di progetti o possiamo dire a due progetti favoriti uno dai Russi e l'altro dagli Inglesi: la qual cosa però non successe ora, ma circa dieci anni fa. Venendo prima a dire dei Russi, noteremo come da qualche tempo fosse proposta una linea, che tra gli altri fu patrocinata an-

che da Lesseps, la quale muovendo da Oremburgo (dove senza soluzione di continuità arrivano le ferrovie russe, anzi le europee direttamente fino dal Portogallo) sarebbe andata per un tracciato che nel 1873 non era ancora ben determinato, ma che secondo la direzione più probabile non avrebbe trovato ostacoli fino all'Indo-Coh, dove avrebbe urtato contro due difficoltà, cioè contro l'indole del paese e contro qnella degli abitanti (1). Si continua nello stesso punto a dire che le difficoltà di ordine naturale e quelle che possono derivare dalla ostilità degli abitanti, sono di gran lunga minori di quelle che si provarono circa venti anni fa nella costruzione della famosa linea da Nuova York a S. Francisco, nella quale si dovettero perforare le Montagne Rocciose e quelle della Sierra Nevada alte fin tredicimila piedi, mentre con questa ferrovia le difficoltà sarebbero molto minori: le medesime osservazioni si ripetono a proposito delle altre ferrovie colle quali si anderebbe in meno di tre giorni da Calcutta a Pekino ed in una settimana da Londra a Pekino (2).

Notiamo che quest'altezza ed insormontabilità dell'Indo-Coh è stata variamente giudicata perchè vi fu chi credette che veramente vi sia una barriera insormontabile per giungere all'Asia centrale e chi stimò che facilmente si potrebbe attraversare questa catena: ma di ciò non diciamo nulla perchè potremo in seguito dare notizie molto più positive in proposito. Notiamo piutto-

(1) *Revue Politique et Litteraire*, Septembre 1873. *Le projet de M. de Lesseps et les chemins de fer indo-européens.*

(2) Non possiamo fare a meno d'osservare che se da Shangai all'Havre si calcolavano 11 giorni di viaggio ci sembra che siano pochi sette giorni per il viaggio da Londra a Pekiuo; vedi il paragrafo precedente.

sto che secondo alcuni (1) questo progetto non avrebbe dovuto meritare l'approvazione delle potenze mediterranee alle quali avrebbe giovato molto maggiormente una via che muovendo da Londra passasse per la Francia e poi per Vienna e per Novi Bazar anzichè per la Germania e per l'Austria, come pensò Lesseps per la parte europea della linea da lui proposta: ma di ciò tra poco. Notiamo intanto che per quello che riguarda i Russi, essi si trovano sotto un certo aspetto in condizioni molto migliori dell'Inghilterra perchè man mano che si avanzano possono studiare i paesi nei quali poi si propongono di costruire le strade ferrate e sottomettendo varie regioni possono vedere qual'è il tracciato che più conviene loro, mentre l'Inghilterra per mettere in atto la linea che tra breve vedremo, dovrebbe accordarsi coll'Austria e colla Turchia, colla Persia e coll'Afganistan. Ancora non va dimenticato, come secondo alcuni si poteva dire qualche anno fa che le ferrovie russe eran bene incamminate, tantochè uno scrittore ne diede allora il seguente giudizio: « Il sistema ferroviario russo come è ora in esercizio ed in corso di rapida esecuzione, promette di rivaleggiare con quelli che abbiamo veduto in sì vaste proporzioni negli Stati Uniti ed anche nell'India Britannica. La estensione di quel sistema ad Oremburgo e Tiflis, la connessione del mar Caspio e di Oremburgo col mar d'Aral (2), la decisa e probabilmente non molto lontana continuazione dei mezzi di comunicazione per ferrovia a Tashkent ed a Samarcanda, mostra una vastità d'in-

(1) *Revue Britannique*, Février 1876. G. D'Orcet, *Chemin de la soie.*

(2) Questa era stata decisa, ma vedremo che non fu poi posta in atto.

gegno ed un'audacia d'esecuzione di cui i Russi moderni possono andare ben superbi » (1).

Veniamo ora a dire della direzione di un' altra strada ferrata che in parte coincide con quella già rammentata, approvata da Lesseps e proposta da Cottard e in parte ha una nuova direzione. Questa strada è conosciuta col nome di ferrovia del Turkestan (2): cominciamo dall' osservare che dopo vinta Kiwa nel 1873, tanto il governo quanto la pubblica opinione si posero con ansietà a pensare alla costruzione delle ferrovie asiatiche e perciò il granduca Niccolò che come comandante la guarnigione di quella piazza risiedeva ad Oremburgo, cioè all' estremo limite delle ferrovie europee, al confine tra l' Europa e l' Asia, si pose a studiare i diversi tracciati: la ferrovia Oremburgo-Tashkent è il primo elemento di questa rete e la Russia la voleva costruire: questo tracciato fu a lungo combattuto perchè avrebbe traversato le sabbie di Kara-Koum: ma « *questa difficoltà è insormontabile?* » domandava il granduca Niccolò: e rispondeva poi che contrariamente alle informazioni più generalmente accettate, egli non lo credeva perchè dopo accurato esame si era convinto che quelle sabbie non sono mobili ad ogni vento e che soltanto per alcune giornate di viaggio si devono tra-

(1) *Edimburgh Review*, Luglio 1875, pag. 278.

(2) Ne togliamo notizia dal *Bulletin de la Societé de Géographie*, Août 1878 « *Choix de la direction la plus courte pour le chemin de fer de l'Asie Centrale* » traduzione di J. BARRANDE di un capitolo d'un documento pubblicato dal Granduca Niccolò col titolo: « *Les sables de Kara Koum dans leurs rapports avec le chemin de fer de l'Asie centrale* ». — Vedi inoltre nel fascicolo d'Aprile del 1879 della stessa rivista l'articolo intitolato: « *Le chemin de fer de l'Asie Centrale* ». Nouvelle exploration projetèe par S. A. I. le granduc NICOLAS CONSTANTINOWITCH con introduzione dello stesso BARRANDE.

versare regioni sabbiose che si trovano soltanto verso Occidente in direzione da Nord a Sud verso il mar d'Aral; spesso, continua il granduca, successe ai viaggiatori di traversare questa zona di territorio ed essi generalizzando ciò che vedevano, paragonarono la regione conosciuta col nome di Kara-Koum al deserto di Sahara. Continuando sempre colla stessa guida noteremo che la parte della steppa dei Kirghisi compresa tra 45 e 48 di latitudine Nord e 31 e 34 di longitudine Est (meridiano di Pulkova) è esclusivamente occupata dalle sabbie di Kara-Koum ed osserveremo che questa piccola superficie non è che una minima parte dell'immensa depressione che Humboldt ha denominato coll'appellativo di aralo-caspica e della quale abbiamo già fatto cenno (1): quivi le sabbie di nuova formazione paragonate alle rimanenti di deposito anteriore presentano l'aspetto di un vero deserto spoglio di vegetazione. Il clima nel Kara-Koum è lo stesso che nel resto della steppa dei Kirghisi: la primavera è gradevole ed alla fine di Maggio vi sono talora calori superiori a 40 gradi, le pioggie rare non rinfrescano punto l'atmosfera ardente, ma d'altra parte i venti torridi del Sud non degenerano mai in uragani. Si vede dunque che il Kara-Koum può esser passato facilmente in tutte le stagioni dell'anno. Anzi secondo il Venukoff le sabbie sono preferibili agli stagni paludosi che risultano incomodi tanto col vento quanto colla pioggia. Così si mostra l'immutabilità del Kara-Koum e la facilità di traversarlo per la vegetazione e per l'acqua potabile e si vede che si può andare quasi in linea retta da Oremburgo a Tashkent per una linea più corta di cento verste (2) di quella che passa per

(1) Vedi addietro, paragr. 34.
(2) Equivalenti a 106 chilometri e 600 metri.

Kazalinsk e di duecento verste di quella che passa per Tourgai. Nel secondo dei due articoli rammentati si ripete che la strada postale da Oremburgo a Tashkent ed a Samarcanda va per due stazioni soltanto lungo la parte occidentale delle sabbie del Kara-Koum ed appunto il granduca Niccolò si pose in via dopo l'esplorazione già detta dirigendosi per Samarcanda, Balkh e Bamian nella direzione di Cabul e di Peshawer che è il termine N. O. delle ferrovie anglo-indiane, per vedere se era possibile congiungere le ferrovie russe colle inglesi: egli aggiunse alcuni particolari a quelli già dati sull'argomento dicendo d'aver scelto come direzione la linea retta diametrale tirata tra Oremburgo e Tashkent con uno sviluppo di 1711 chilometri e dopo aver aggiunto che ha percorso su questa direzione una distanza di 960 chilometri tra Oremburgo e Kara-Tougai sulla riva destra del Sir Daria, così prosegue (1): « La linea che abbiamo seguito taglia la catena N.E. dei monti Mongodjars (su circa 107 chilometri) che presentano colli e valli trasversali facili a passarsi: la steppa sempre ampiamente provvista d'acqua potabile, continua a svilupparsi: da questo monte al limite N.O. delle sabbie di Kara-Koum la distanza è di circa 235 kilometri. La conclusione delle esplorazioni del 1877 e del 1878 fu che le sabbie del Kara Koum risultano in realtà fisse e consolidate dalla vegetazione e tutte le osservazioni confermano che la parte di steppa occupata da queste sabbie si presenta come una vera oasi e merita lo stesso epiteto di *bella contrada* (2) che Pallas diede nel 1773 alle sabbie di Ruin che sono della stessa natura e della stessa provenienza di quelle del Kara Koum. I pochi lavori d'arte che richiederebbe

(1) *Bull. cit.*, Avril 1879, pag. 374 a 379.
(2) *Schöne Gegend.*

questa ferrovia sarebbero sull'Ural, sulla Kurala, sulla Kargala, sull'Or, sul Talduik, sul Tchit-Irghis: di questi corsi d'acqua il solo Ural è navigabile e le pile sul ponte di questo fiume dovrebbero essere alte; per gli altri fiumi si potrebbero costruire viadotti di materiale. Resta dunque provato, concludeva nel 1879 il granduca Niccolò, che c'è molto vantaggio a stabilire la ferrovia tra Oremburgo e Tashkent traversando diagonalmente le sabbie del Kara Koum e facendo capo a Kara Tougai sul Sir Daria, d'onde la ferrovia si dirigerebbe sulla riva destra di questo fiume verso le ricche e popolate contrade poste al centro ed al mezzogiorno del Turkestan, dei corsi d'acqua del quale potrebbe utilmente valersi.

Nello stesso mese nel quale il *Bulletin de la Société de Géographie* pubblicava i due articoli che abbiamo recentemente esaminato, in un altro periodico si pubblicava un cenno sulla stessa linea ferroviaria da Oremburgo a Tashkent (1): vi si dice che il tracciato Barrande devia di poco dalla linea retta che si può imaginare tirata tra le due città testè rammentate e questo lo dicemmo noi pure: inoltre si ripete quel che già notammo, che cioè molti proponevano un largo giro per evitare i deserti di Kara-Koum e così la pensavano le Accademie di Parigi, Berlino e Vienna ma si soggiunge che le idee del granduca Niccolò eran state approvate a Pietroburge e ad Oremburgo, sicchè la ferrovia si sarebbe spinta fino a Tashkent e di lì fino a Samarcanda d'onde avrebbe dovuto collegarsi colle ferrovie indiane; giacchè, si soggiungeva, e questo è il punto importante della quistione, se ciò non ac-

(1) Nello stesso numero della *Revue Scientifique* del 12 Aprile 1879 dal quale abbiamo tolto alcune notizie del paragrafo precedente sulle ferrovie proposte genericamente in Asia.

cade lo scopo propostosi dal commercio europeo non si otterrà, come difatti non si è finora ottenuta. Si aggiunge nell'articolo in questione che due sole difficoltà si opponevano a quest'idea; cioè una che consisteva nell'altezza già rammentata dei monti dell'Indo-Coh e l'altra nell'indole della popolazione e finalmente si conclude coll'accennare non agli studj del granduca Niccolò, come facemmo noi, bensì a quelli di Lesseps eseguiti col consenso del governo russo ma senza il beneplacito del governo inglese. E questa buona opinione della strada ferrata proposta per l'Asia centrale non si limitò alla Russia ma sebbene vi si debba vedere l'influenza di questo paese, pure è facile trovare anche nella stampa germanica di quegli anni accenni favorevoli alla ferrovia stessa; così in un reputato periodico germanico si legge in data del Luglio 1878, che i famosi deserti di Kara-Koum non possono fare ostacolo alla costruzione della ferrovia e per la coincidenza della data che è posteriore di poco all'esplorazione già rammentata del granduca russo, crediamo all'influenza testè rammentata. Comunque sia nell'articolo già citato, dopo aver enumerato le buone qualità già dette rispetto alla ferrovia proposta e la possibilità di evitare lavori d'arte, si nota che la neve non si ferma sulla linea ma è spazzata via dal vento e che questa linea viene ad essere più corta di tutte le altre anche di quella di Kazalinsk e di quella di Turgai, sicchè si risparmierebbero colla ferrovia Oremburgo-Tashkent cinque milioni di rubli sulla prima linea e dieci milioni sulla seconda di quelle rammentate testè (1): rammentiamo inoltre a proposito delle sabbie di Kara Koum che se ne occupò nelle sue esplorazioni anche Lessar del quale poi

(1) *Die Sandwüste Kara Koum und die centralasiatische Eisenbahn-Ausland* 1878 N. 28-15 Luglio 1878.

riparleremo a proposito della ferrovia transcaspiana ed esplorò appunto le solitudini tra il Kopet Dagh e l'Amu Deria ed accennò pure al modo di passare questi deserti (1). Finalmente vogliamo notare che anche a questo proposito si può rammentare l'opinione di Cristoforo Negri il quale opinava che la ferrovia del Turkestan fosse possibile e soggiungeva; quando questa sia fatta gli eserciti potranno per la valle dell'Attrek e Merw convergere a Meshed ed Herat, d'onde a Cabul al Pendjab e finalmente a Kandahar e Kurrachee: nè, diceva, si deve obiettare che vi sian di mezzo tra gl'Inglesi ed i Russi passi di ventimila piedi sul livello del mare, perchè non si deve aver di mira soltanto la linea più retta o centrale, nè mirare anche più ad Oriente, ma si deve notare che le masse ordinate non marceranno mai per il Pamir, il Mustag, il Gilgit e l'Himalaya, non per le prime sorgenti dell'Osso e dell'Indo, ma potrebbero bensì dopo lunghe preparazioni insinuarsi tra l'Indo Coh ed il Korassan (2). Lasciando per ora da parte l'esame della possibilità di un'invasione russa nelle Indie, della quale dovremo discutere tra breve, notiamo intanto come fin da nove anni fa (1878) il Negri prevedesse quello che adesso è da tutti creduto, cioè che se la Russia tenterà un assalto alle Indie, sarà dal N. O. e non dal Nord.

Fin qui abbiamo detto delle ferrovie che fino a pochi anni fa incontravano maggior favore in Russia;

---

(1) Vedi la notizia di Venukoff nella *Revue de Géographie* Novembre 1884 pag. 383. È curiosa l'opinione emessa in questo punto dal Lessar il quale nega l'esistenza dell'antico letto dell'Osso e dice che quel che pare un letto è una serie di antichi laghi: abbiamo veduto che nessuno tra gli antichi o tra i moderni partecipa di quest'opinione.

(2) Art. cit. di Negri nell'*Esploratore* del 1878 Anno II N.º 5 pag. 133 ecc.

diremo ora di quelle desiderate e proposte dagl'Inglesi presso a poco nel tempo medesimo: molti pensavano tempo fa, ad esempio nel 1878, di riunire le ferrovie ungariche a quelle della penisola dei Balcani ossia a Sofia e Filippopoli d'onde per Costautinopoli o meglio per Scutari avrebbe dovuto partire la linea della Natolia per la Caramania, la Ciliciá e la Siria, passando per terreni nei quali si trovano difficoltà tutt'altro che insormontabili (1). A maggiore schiarimento noteremo che appunto nel 1878 erano stati compiuti importanti progressi nella costruzione delle ferrovie turche sebbene ancora non si fosse fatta quella congiunzione o raccordamento che ora compiuto permette di recarsi da Lisbona o da Pietroburgo a Costantinopoli nello stesso carrozzone della ferrovia (2): era stato inaugurato il 1.° Maggio 1878 il tronco di ferrovia che collega la linea Pest-Temesvar con quella di Bukarest che parte da Baziah sul Danubio e termina a Turno-Severin, col qual tronco che traversa le Porte di ferro, si evitò al commercio di transito tra l'Europa occidentale, le bocche del Danubio e l'Ovest del Mar Nero un giro lunghissimo; sicchè da allora si va da Vienna a Bukarest per la via di Pest, Temesvar, Baziah, Orsowa,

(1) *Esploratore* art. cit. pag. 131. Vi si nota pure che prima si era pensato di prender per base Trebisonda e di procedere per Sivas, Erzerum e Van: ma poi se ne depose il pensiero per il prevalere dei Russi a Batum.

(2) Scriviamo queste parole in tempo presente, sebbene non siamo sicuri che da Costantinopoli a Vienna si possa andare oggi nello stesso carrozzone di ferrovia (Ottobre 1887), ma sembra accertato che il raccordamento si compirà nel corrente anno 1887 come abbiamo detto testè (vedi la penultima nota al paragr. 62). Tale sarebbe il risultato delle ultime adunanze della *Conference à quatre* (Austria, Turchia, Serbia e Bulgaria) per il completamento delle ferrovie nella penisola dei Balkani.

ed allora mancavano pochi chilometri al collegamento in quistione (1). Noteremo inoltre che il progetto inglese avrebbe presentato una doppia soluzione di continuità, cioè al Bosforo di Costantinopoli e tra Bassora e Bombay o tra Bassora e Kurrachee: quindi prevalse per un certo tempo l'idea di fare un ponte sul Bosforo e di continuare poi le ferrovie in Asia, attraverso l'Asia minore, la Persia e l'Afganistan per rannodare questo nuovo tronco alle ferrovie indiane a Chikarpoor. Prendendo per punto di partenza Teheran si vede che la distanza tra questa città e Chikarpoor è di 2315 chilometri e quella da Teheran a Scutari è di 2275; sicchè nell'insieme sono 4590 chilometri di ferrovie in Asia cioè tre giorni di viaggio a gran velocità (2).

Prima di terminare questa notizia relativa al tracciato per le Indie che era proposto dagl'Inglesi per una linea diretta da Londra a Calcutta senza trasbordo, faremo ancora cenno brevemente del progetto relativo al *tunnel* della Manica imaginato da Thomè de Gamond accettato entusiasticamente dai Francesi come tutte le opere ardite d'ingegnerìa e specialmente quelle proposte dai loro concittadini e respinto con orrore in Inghilterra. Noteremo dunque coll'Hèlène (3) che la

(1) *Bull. de la Soc. de Geogr.* Août 1878, F. Bianconi, *Les chemins de fer de la Turquie* pag. 178. Sembrava che compiute e completate le ferrovie turche si potessero nella primavera del 1887 inaugurare le due linee Saloniki-Vienna e Costantinopoli-Vienna, ma fino ad ora sembra che sia in esercizio solo la prima di queste linee, come abbiamo detto nell'ultima nota.

(2) *Rêvue politique et litteraire,* Septembre 1873: art. cit. Da quest'articolo risulta che secondo l'intenzione di chi l'ha scritto si devono ad ogni costo evitare i trasbordi e che quindi sarebbe da scartarsi l'idea della ferrovia dell'Eufrate colla quale vi sono due trasbordi cioè uno sul Mediterraneo e l'altro sul Golfo Persico.

(3) Hèlène *op. cit.* pag. 248. *Le tunnel sous marin du Pas-de-Calais. L'histoire du Pas de Calâis. L'âge du detroit.*

breve distanza che passa tra Douvres e Calais e che separa la Gran Brettagna dal continente europeo, l'identità completa superficiale e sotterranea dei terreni che formano i filari di pietra delle due rive, la poca profondità del braccio di mare o piuttosto del canale che unisce la Manica al Mar del Nord, hanno fatto pensare di tempo in tempo all'esistenza di un istmo la cui distruzione geologica sarebbe avvenuta nei secoli scorsi: per questo, ma più ancora per l'osservazione dell'utile che ne ricaverebbe il commercio generale, fu proposto questo *tunnel*, ma fino ad ora inutilmente perchè gl'Inglesi non ne vogliono sapere (1). Il generale Wolseley ha composto uno scritto pubblicato nel *Blue Book* nel quale espone le ragioni dell'avversità che suscita questo progetto tra gl'Inglesi: egli nota che se sarebbe utile per i continentali che potrebbero sopprimere l'incomoda e noiosa traversata del passo di Calais, sarebbe molto più dannoso per gl'Inglesi i quali verrebbero a perdere la loro assoluta indipendenza, l'isolamento dalle altre potenze e la sicurezza della barriera marittima che è la più solida e la più bella difesa dell'Inghilterra.

In Francia si pongono in ridicolo queste suscettività o paure britanniche, ma a noi sembra verissimo

---

(1) Il Fournier de Flaix nell'opera già citata ha alcune frasi molto entusiastiche rispetto a questo *tunnel* e dice che costruirlo sarebbe *grande politique, politique de l'avenir*. L'Hèlène parimente citato rammenta invece che dopo i disastri francesi del 1870-71, si pubblicò nel *Blackwood' ls Magazine* un articolo fantastico ad apparenza storica intitolato « *The battle cf Dorking* » nel quale si suppone che la Germania divenuta oltrepotente ed impadronitasi del Belgio e dell'Olanda sbarchi sul suolo inglese e conquisti perfino Londra: egli crede che quest'opuscolo abbia contribuito all'isolamento volontario dell'Inghilterra, ma a parer nostro anche senza quest'opuscolo l'idea del *tunnel* avrebbe trovato la medesima difficoltà ed opposizione.

che se l'Inghilterra fosse collegata col continente sia pure per una sola e stretta via, non potrebbe più come ha fatto finora e come si propone di fare in seguito tenere un esercito molto minore in proporzione di quello delle altre potenze europee ed evitando il militarismo, rivolgere la sua attività allo sviluppo delle sue ricchezze naturali, all'accrescimento dell'industrie e del suo già sterminato commercio. Realmente l'Inghilterra sarebbe costretta a tenere in armi un effettivo di soldati assai forte per premunirsi contro le conseguenze dell'assalto di un corpo d'esercito nemico. I Francesi dicono di contro che una nazione di più che trenta milioni di abitanti si leverebbe come un sol uomo a difendere l'integrità nazionale, che non sarebbe tanto facile per un corpo di spedizione cogliere all'improvviso gl'Inglesi ed assalire Londra, che alla peggiore ipotesi si potrebbero benissimo fortificare i due sbocchi del *tunnel* e che per mezzo di un segnale *da mantenersi assolutamente segreto*, si potrebbe dare l'ordine di distruzione del *tunnel* medesimo per mezzo della dinamite o di altra simile sostanza deleteria, quando vi si vedessero avventurare soldatesche nemiche. A tutti questi argomenti risponderemo con un altro rammentato non sappiamo bene se dal Wolseley o da altri, che è il seguente: quando Napoleone ed Alessandro I di Russia s'abboccarono a Tilsit ai danni specialmente dell'Inghilterra, le decisioni prese dai due imperatori in quel congresso le quali si giurò da ambe le parti di mantenere assolutamente nascoste, erano dopo poco tempo per mezzo di un attivo spionaggio, conosciute al gabinetto di Londra che potè premunirsi in proposito. Al modo stesso crediamo che il segreto relativo al tunnel della Manica potrebbe facilmente esser conosciuto dai nemici dell'Inghilterra e permetter loro di turbare la pace di questa nazione. Per questi mo-

tivi il Parlamento britannico respinse definitivamente in seconda lettura (12 maggio 1885) la proposta relativa al *tunnel della Manica* (1) e fu quindi resa impossibile l'idea vagheggiata da alcuni, di poter mandare le merci per strada ferrata direttamente da Londra a Bombay od a Calcutta, per mezzo del *tunnel* della Manica, delle ferrovie europee, del ponte sul Bosforo e di una ferrovia in forma d'arco colla convessità rivolta al mare lungo le coste del Golfo Persico e del Golfo d'Oman fino a Kurrachee, al modo stesso che già era stata respinta l'idea della ferrovia centrale asiatica patrocinata da Lesseps, perchè malgrado le assicurazioni già vedute del granduca Niccolò, si credette in Russia che vi fossero troppi deserti da passare.

Così non fu tentato di porre in atto nè l'una nè l'altra delle ferrovie che circa dieci anni fa erano tanto caldamente raccomandate in Inghilterra ed in Russia e ora alcuni Inglesi raccomandano quella che ha comunemente ricevuto il nome di ferrovia dell'Eufrate, mentre i Russi non si limitano a desiderare la costruzione della ferrovia del Caspio, ma vi hanno anche posto mano come vedremo a suo luogo. Per quanto dunque l'una e l'altra delle due strade proposte dapprima rispettivamente dalla Gran Brettagna e dalla

---

(1) Continua lo scavo dei pozzi e a quel che sembra continuano i lavori in proposito, ma il Parlamento inglese non è ritornato sulla sua decisione, nè sembra disposto a ritornarvi. La medesima facilità pratica e difficoltà politica si riscontra a proposito del ponte sulla Manica che dopo il rigetto del *tunnel* alcuni avrebbero proposto: vedi in proposito *Ausland* N 47 del 1886 pag. 937. *Die Brüche uber den britischen Kanal*. In questi ultimi tempi depostosi anche quest'ultimo concetto, si tenta di costruire un tubo metallico destinato al trasporto delle corrispondenze e dei pacchi postali. Vedi in proposito il giornale *Genie* di Londra (Luglio 1887).

Russia siano state lasciate da parte, adesso sono sostituite a quelle altre due vie che son sempre rispettivamente raccomandate una dalla prima e l'altra dalla seconda di queste nazioni, nè è cessato l'antagonismo tra queste due potenze delle quali come tenteremo di mostrare, una mira a conquistare le Indie, l'altra a conservarle con tutte le sue forze.

Anzi prima di terminare il presente paragrafo notiamo che la trattazione delle diverse ferrovie proposte per l'Asia, ci offre occasione di mostrare che queste ove fossero eseguite, sarebbero strettamente collegate colla questione d'Oriente e contribuirebbero a spostarla come risulta a parer nostro da ciò che segue.

Fino da quando l'Inghilterra si accorse che la Russia ingrandita straordinariamente mirava a climi più meridionali, più caldi e più favorevoli allo svolgimento della civiltà e desiderava d'impadronirsi di Costantinopoli (sia vera o apocrifa la leggenda del testamento di Pietro il Grande poco importa) (1) nacque naturalmente rivalità più o meno scoperta tra queste due nazioni finchè si venne ad aperta lotta colla guerra di Crimea del 1854-55 nella quale, come è noto, l'Inghilterra prese apparentemente le difese dell'impero ottomano ed in sostanza quelle dei suoi possessi indiani, perchè temeva e non a torto che quando l'impero russo fosse giunto fino al mare Egeo potesse poi troncarle le comunicazioni coll'Asia. Da questo sospetto della Gran Brettagna misto al conflitto di tanti altri interessi politici, religiosi ed etnografici delle grandi e delle piccole potenze d'Europa, nacque la quistione d'Oriente nella quale l'Inghilterra e la Russia non sono sole a

---

(1) Sull'origine dell'idea d'impadronirsi di Costantinopoli da parte dei Russi, vedi pure BARTH. DE S. HILAIRE: *L'Inde Anglaise* ecc. Paris. Perrin 1887 pag. 36.

combattere perchè senza dir d'altri la Germania tra i grandi e la Bulgaria tra i piccoli stati, desiderano di regolare secondo differenti modi i loro interessi nell'Europa in generale e nella penisola dei Balkani in particolare. Ma la cosa è molto differente laggiù nell'Asia, dove sembra possano incontrarsi i due grandi stati testè rammentati. Là le sole nazioni potenti sono appunto l'Inghilterra e la Russia, la balena e l'elefante come piacque a qualcuno di chiamarle per esser la prima potentissima per mare e la seconda per terra: vi sono anche nell'Asia centrale altre potenze di second'ordine come la Persia e l'Afganistan, ma nè queste due, nè la China che colla Zungarìa e col Turkestan Orientale giunge all'Asia centrale, posson paragonarsi per la civiltà e per la potenza agli Stati europei testè detti, nè possono impedire la guerra che secondo alcuni minaccia di scoppiare nel centro del continente asiatico.

Così dunque l'Inghilterra e la Russia potranno urtarsi laggiù senza che alcuno le trattenga e dar luogo ad una lotta formidabile, oppure potranno porgersi amichevolmente la mano ed intendersi nell'interesse della civiltà. Quale di queste due ipotesi è più accettabile? ad ogni modo qual ufficio avrebbero le ferrovie asiatiche? sarebbero strumenti di civiltà e vie di commercio o arnesi di guerra? E in conclusione quale delle due ferrovie dell'Eufrate e del Caspio offre maggiori probabilità d'esser effettuata e maggiori vantaggi commerciali o militari? Tali sono le quistioni che dobbiamo esaminare e pur proponendoci la massima sobrietà e la massima imparzialità non possiamo tralasciar di vedere questi punti, non possiamo continuare la presente trattazione finchè non abbiamo studiato le cause e l'indole dello sterminato ingrandimento russo in Asia, le condizioni degl'Inglesi alle Indie e le intenzioni dei Russi rispetto alle stesse Indie e soltanto dopo

esaminate siffatte quistioni ci sarà possibile di formarci un concetto chiaro del valore della linea dell'Eufrate o di quella del Caspio che risulta rivale di questa: soltanto allora potremo studiare la ferrovia ideata dagl'Inglesi e passare poi a dire di quella che è favorita dai Russi e che corrisponde in gran parte alla strada proposta da messer Paolo Centurione.

§ 70.° — *Progressi territoriali dei Russi e carattere della loro civiltà: la conquista dell'Asia centrale.*

La Russia è politicamente parlando una delle *grandi potenze* del mondo, perchè può mettere in armi ben oltre due milioni di uomini e perchè ha un'estensione immensa di territorio. Risulta dal germe del potere nelle foreste di Nowgorod, dalle quistioni e dalle varie rivalità sul Dnieper, dallo czarato mezzo tartaro del Volga, dalle ambiziose imprese di Pietro il Grande e dalle continue annessioni. Il suo passato ne spiega anche il presente e può pure servire di norma per l'avvenire, perchè vi sono alcuni che credono che questo paese passi per una crisi e vi vedono una burocrazia militare corrotta, un popolo cieco ed ignorante ed un partito di nichilisti, sognatori politici, forti della loro disperazione che non trovan salvezza al di fuori della distruzione totale. Quanto alla sua estensione noteremo che il progresso territoriale più ampio è da tre secoli stato fatto dalla Russia che si allargò a poco a poco, che si arrotondò, finchè la conquista cosacca e le scoperte geografiche la portarono all'est fino allo stretto di Behring ed al Sud fino all'Altai ed all'Amur: così dal Danubio allo stretto di Behring, da Arcangelo a Samarcanda, è compresa nell'impero russo una tal moltitudine di popoli e di lingue che difficilmente

si può averne idea chiara (1). Noteremo poi col Marvin che fino al 1881 vi erano tre ostacoli artificiali per la marcia dal Caspio all'India, cioè la difficoltà che la Persia rifiutasse il passo alle soldatesche da Asterabad ad Herat, la difficoltà che gli Akhal Tekkés, di cui riparleremo tra breve, essendo ancora non conquistati, impedivano alla Russia di usare la via da Krasnovodsk ad Asterabad e finalmente l'altra circostanza che servendosi della via di Meshed, la Russia avrebbe avuto lungo tutto il suo percorso fino ad Herat i Turcomanni ostili; invece da allora in poi, come ebbe a notare il generale Skobeleff, queste tre barriere caddero e la Persia obbedisce più volentieri alla Russia (la quale del resto ne fa poco conto) che non all'Inghilterra, mentre d'altra parte, come avremo occasione di vedere a suo luogo, gli Akhal Tekkés sono stati completamente domati dopo la presa di Geok-Tepè eseguita appunto da Skobeleff nella primavera del 1881 (2). Per siffatto cambiamento della quistione è dunque ancora più importante ed interessante l'esame del progresso dei Russi nelle loro conquiste territoriali e del loro carattere,

---

(1) J. Geddie. *The Russian Empire Historical and Descriptive.* London, *Nelson and Sons* 1882, intr. e cap. I, pag. 10-18: « ... It is so colossal and so complicated a phenomenon that is presented to us, that it is not easy to fix an adequate picture of it in the mind.... Within are found representatives of all the northern and eastern and of many of the southern and western races of the Old World ».

(2) Charlès Marvin: *The Russians at Merv and Herat and their power of invading India:* London W. H. Allen 1883. Book IV *The Russians beyond the Caspian.* Cap. V. *Russian Generals on the invasion of India.* pag. 407-9: « The second obstacle has disappeared with the conquest of the Akhal Tekkés... Skobeleff gave the writer to understand that Russia did not value much the cooperation of Persia, and that, on the other hand, she made light of her opposition ».

specialmente da quando queste conquiste giunsero fino all'Amu Deria (Osso) che rimase per qualche tempo l'estremo confine meridionale dei Russi nell'Asia centrale (1) cioè fino dalla spedizione di Khiwa del 1873 per la quale la Russia si impadronì di uno dei più importanti kanati dell'Asia centrale stessa e diede origine a quistioni, a contestazioni da parte degl'Inglesi ed anche a studi, perchè da allora in poi si è aumentato il numero delle opere relative allo studio dell'Asia Centrale. Non vogliamo però cessare di rammentare fino da principio come non si possano avere notizie molto esatte e particolareggiate sopra alcune delle regioni delle quali è quistione e rammenteremo quello che disse Vilkievitch agente dello Czar nell'Afganistan, circa quarant'anni fa a sir A. Burnes, cioè che non è uso della Russia far conoscere al mondo i risultati delle sue ricerche nei paesi stranieri (2). Quanto poi agl'ingrandimenti di quest'impero notiamo fino da ora come di passaggio che qualunque possa essere il carattere moderno od attuale della conquista russa, in origine essa non fu fatta nè punto nè poco per desiderio di accrescimenti territoriali o di nuovi acquisti, ma soltanto per scopo di difesa (3): nè i Russi del cinquecento o del seicento avrebbero mai potuto

(1) Dopo la presa di Merv il confine è al Sud del paese dei Turcomanni: nel 1885 la delimitazione del confine russo-afgano diede occasione alla nota quistione diplomatica.

(2) Geddie *op. cit.* cap. XXIII pag. 495. « It is not the custom of Russia to publish to the world the results of her researches in foreign countries ». I risultati delle esplorazioni e delle conquiste furono in questi ultimi anni generalmente conosciuti: qui si parla di cognizione particolare dei paesi.

(3) Crediamo sarebbe opportuno a questo proposito un ravvicinamento o parallelo tra la condizione della Russia nei secoli XVI e XVII e quella dell'antica Roma sotto i re o sotto i primi consoli.

supporre che dopo tre secoli avrebbero avuto questioni cogli Inglesi per causa appunto dei loro ingrandimenti. Qnando gl'Inglesi stessi entravano nella vita politica europea distruggendo la *Grande Armada* spagnuola, i Russi essendo molestati dalle depredazioni che facevano i Tartari ai monti Urali contro i coloni di Perm, mandarono contro di loro i Cosacchi del Don ed appunto furono gl'Inglesi medesimi che insegnarono ai Russi il commercio del Nord; ma dobbiamo aggiungere che per quello che riguarda le regioni asiatiche transcaspiane, fino al 1800 non se ne sapeva più di quello che se ne conoscesse al tempo di Alessandro Magno quando erano conosciute col nome di Battriana e Sogliana, mentre ora il progresso che fu fatto nell'Asia Centrale e nelle regioni del Caspio e l'aumento di potere dei Russi sono tutt'altro che insignificanti e col Marvin, che è una scorta indubbiamente sicura, potremo osservare che il naviglio del Caspio si è accresciuto di molto per l'immenso commercio della nafta e del petrolio (Baku oil) e che a questo naviglio si potrebbe in breve tempo aggiungere quello a vapore del Volga e per via dei canali anche quello del Baltico, sicchè mentre la Russia può facilmente riunire alle Indie centomila soldati in pochi giorni, l'Inghilterra ne potrebbe spedire appena trentamila in uno spazio di tempo molto maggiore (1). Così pure alcuni luoghi che adesso non hanno che un'importanza molto relativa potrebbero prosperare quando vi passasse dappresso un tronco di ferrovia; così sembrava che Oremburgo posta all'estremo confine dell'Europa

(1) Ch. Marvin. *The Russians* ecc. *op. cit.* pag 41: « .... it is necessary to observe that, even with the use of the Suez Canal, a month and half is needed to assemble anything lie reasonably large reinforcements on the iudiau coast. »

orientale e quasi presso ai monti Urali dovesse essere una città molto importante per il suo commercio e per il suo movimento e per la sua ricchezza, quando fosse stata costruita la linea ferroviaria Oremburgo-Tashkent da noi già rammentata e della quale la prima di queste due città avrebbe segnato il punto di partenza, ma per ora non v'è altro che *bazar* e *caravan-serails*, piani deserti e pochi uomini che errano a cavallo per le strade della città e per le pianure circostanti (1). I Russi non sono capitati in un paese assolutamente ingrato e sfavorito dalla natura e noi lasciando a tra poco la descrizione di questa regione in gran parte deserta e squallida, noteremo intanto che già abbiamo accennato alla ricchezza delle miniere ed ai giacimenti carboniferi dell'Asia centrale, ed ora aggiungeremo che il generale russo Kalpakoski, ha scoperto nel 1881 che i fuochi perpetui del Thian-Scian non sono già fiamme o materie infuocate che escano dai crateri dei vulcani come si credeva dapprima, ma carboni che ardono: ed ha scoperto che tra gli altri un monte in un bacino circondato da altri monti, arde perchè sono infiammate alcune miniere carbonifere. E nemmeno i Russi stanno in ozio o aspettano favori o fortune cui non si possa prestare il paese, ma si danno un gran da fare per cercare di migliorarlo in quei punti nei quali il miglioramento è possibile: così per esempio circa il cambiamento di letto dell'Osso che fu varie volte proposto, si può notare che alcuni ingegneri lo raccomanderebbero perchè introducendo le acque di questo fiume nell'antico letto od almeno in quello che sembra fosse tale, si potrebbe incoraggiare la navigazione e l'irrigazione

(1) V. Geddie *op. cit.* cap. X pag. 230.

nei paesi compresi tra l'Amu-Deria ed il mar Caspio: ma non si può negare che ciò sarebbe a danno del delta di questo fiume e del mar d'Aral il livello del quale si abbasserebbe, sicchè non si potrebbe andare dalle bocche dell'Osso nel mar Caspio a quelle dello stesso fiume nell'Aral (1). Checchè sia di ciò, rammenteremo pure che le cure del governo russo per questi paesi ed i tentativi di incivilimento e di scoperte da parte sua, si provano anche colle esplorazioni scientifiche tra le quali importantissima quella di Priezwalski e quella per non dir altro di Novossillof, che fece l'eslorazione attraverso agli Urali fino alla Petchora, con un viaggio reso molto penoso dal freddo rigorosissimo, perchè il termometro scese una volta fino a quaranta gradi sotto zero e il freddo era ancora accresciuto dalle continue bufere di neve (2). E segno di civiltà è ancora che già il telegrafo funziona da Pietroburgo a Tashkent e da Pietroburgo a Pekino e che ogni anno alcune carovane traversando tutta l'Asia setteutrionale si dirigono dai monti Urali al mar d'Ochotsck (3). Un'altra curiosa caratteristica di somiglianza esiste tra i Russi ed altri popoli conquistatori specialmente inglesi ed è l'uso del thè che si va sempre maggiormente diffondendo in quelle pro-

(1) Lessar, come si è visto, nega assolutamente l'esistenza di questo letto dell'Osso e dichiara che se pur fosse esistito non si può riaprire nella direzione dell'antico Oungouz. *Revue de Géographie.* Novembre 1884, pag. 383.

(2) Novossillof ebbe appunto occasione di osservare che la neve sul versante occidentale degli Urali è il doppio più densa che sul versante opposto. *Revue de Géographie.* Novembre 1884. pag. 382.

(3) Paulitschke *op. cit.* Il Barthelemy de S. Hilaire nella sua recente opera (*L'Inde Anglaise: son état actuel: son avenir,* Paris Perrin 1887) dice che il 17 Novembre 1886 l'emiro di Bokhara aboliva nei suoi domini la schiavitù per ordine avuto dai Russi fin dal 1873.

vincie, tantochè gli ufficiali ed i rari impiegati civili che per ragioni d'ufficio si recano da Oremburgo o dal Caspio alla lontanissima Tashkent nell'Asia centrale, galoppando per la strada carrozzabile che si svolge lunga e monotona per quelle steppe solitarie e deserte, son quasi sicuri di trovare alle stazioni alle quali cambiano i cavalli, insieme ad un buon fuoco per scaldare le membra intorpidite, anche una buona tazza di thè (1). La Russia può inoltre stabilire comunicazioni colla Siberia oltre che commerciare colla China e col Giappone, ed anche per la Siberia le si offrono buone strade marittime per le quali muovendo dal Caspio su per il Volga e per la Kama si giunge a Perm, d'onde per terra agli affluenti dell'Irtysch: per mezzo di questo fiume e dell'Obi si giunge all'Yenissei, di lì per il lago Baikal a Kiachta, quindi ad Urga in Mongolia e da questo punto potrebbero le merci esser condotte, secondo Richthofen, non a Pekino ma a Shang-fou. Ma lasciamo per ora di parlare di questi paesi e notiamo sulla civiltà dei Russi e sul loro ufficio in Asia due diverse tendenze che non tenteremo di conciliare perchè ci allontaneremmo in parte dal nostro ufficio e dal tema che dobbiamo trattare, tanto più che d'altronde queste due tendenze non sono del tutto irreconciliabili. Cristoforo Negri adunque è dell'opinione di coloro che credono che il compito dei Russi in Asia sia di incivilire le regioni occupate e che sostengono che se i Russi si ritirassero, tornerebbe in quei paesi la più selvaggia anarchia, mentre l'autore del

(1) Oltre il thè un altro articolo del quale i Russi al par degli Inglesi cominciano ad intendersi e che coltivano con amore come vedremo tra breve, è il cotone: sull'industria di questo tessuto ed anche sul valore dell'industria russa in genere, vedi *Écon. Français* 1886 n. 22, pag. 66. *L'industrie en Russie.*

Viaggio del falso Dervish che conosce a fondo l'Asia centrale e che l'ha visitata anche recentemente, sostiene un'opinione non del tutto opposta all'altra enunciata prima, ma in gran parte differente, dice cioè che la coltura russa in Asia è del tutto asiatica (tanto è vero, aggiungeremo noi, che per domare quei popoli dell'Asia centrale, non si mandano dal governo russo abitanti delle provincie occidentali dell'Impero, ma soldatesche irregolari e specialmente reggimenti di cavalleria cosacca) mentre gl'Inglesi ordinano l'India in modo assai più conforme alla civiltà, in modo da renderla soddisfacente per tutte le esigenze della civiltà moderna, tanto che gli Europei di tutte le nazioni tengono dietro ai progressi di quella regione col più vivo interesse (1). E qui dobbiamo cominciare a notare che non è soltanto col fine d'introdurre la civiltà che la Russia si estende in Asia, ma che è molto più per allargare il suo potere e che a questo proposito la Russia procura di bilanciare l'autorità ed il potere dell'Inghilterra in quei paesi in tutti i modi che le si offrono migliori e dalla fine del 1881 circa tentava di sottrarre Herat all'autorità degl'Inglesi e di far comunicare Pietroburgo con Herat. Avremo pure occasione di notare che da molto tempo dirige i suoi sforzi ed i suoi tentativi verso le Indie, sebbene ancora non sia ben chiaro se la sua posizione in quelle regioni si sia realmente molto avvantaggiata dalla presa di Merv della quale tra breve diremo, o se il punto più importante di quelle regioni sia Saraks come dicono alcuni o Candahar come dicono altri. Notiamo piuttosto che

(1) *Der Zukunfts-Kampf um Indien* von Hermann Vambery. Aus dem englischen von Bruno Walden. Wien. Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn 1886. (*Vergleich zwischen dem englischen und russischen Civilisationsverfahren im Oriente*).

appunto quando l'autorità dell'Inghilterra anche prima dell'occupazione militare, si rasssodava in Egitto, la Russia muoveva nella direzione di Herat e tanto più volentieri si avanzava negli ultimi anni quando l'Inghilterra non ebbe più quanto all'occupazione dell'Egitto nè molta contrarietà in patria, nè difficoltà sul Nilo stesso, nè opposizione da parte delle potenze (1).

Premesse queste cose circa i progressi generali dei Russi veniamo a dire più particolarmente della conquista dell'Asia centrale, che ci riguarda più da vicino perchè noi vogliamo occuparci della costruzione delle ferrovie asiatiche, dopo aver dato un breve cenno della geografia, dell'indole e del carattere di quella regione. Notiamo fin da ora che le condizioni del bacino dell'Amu Deria sono assai cambiate da quello che erano molti secoli fa e che dove non si trova ora che deserto, solitudine e terrore, c'era altre volte coltura, vita e prosperità e ne sono una prova le rovine che sfilano lungo le rive dell'Amu Deria. Il deperimento di queste contrade che oggi sono quasi morte dipende, a quanto dicono alcuni, da quattro cause che sarebbero: il cambiamento di letto dell'Osso (Amu Deria) (2), l'insabbiamento delle regioni, il brigantaggio esercitato dalla

(1) Così si esprime il Marvin a questo proposito nell'ultima opera sua (*The Russians at the Gates of Herat.* London and New York. Frederick Warne e C. 1886, pag. 25-26). « Yust then the Egyptian question was exciting a good deal of attention. Our active interference in Soudan affairs had not yet begun, and during the lull preceding it, a general European discussion was prevailing as to whether England should or should not evacuate Egypt, Russia had never concealed her opposition to our being there at all, and she therefore threw herself vigorously into the controversy. »

(2) Che cosa si debba pensare di questo cambiamento di letto l'abbiamo veduto addietro al paragr. 34.

popolazione ed in certe regioni anche la penuria d'acqua (1). Poi a proposito delle recenti conquiste diremo che son fatti senza dubbio molto importanti l'annessione di Askabad, l'abbandono di Candahar fatto dagl'Inglesi, la formazione del Caspio come base, il completamento delle ferrovie russe, il principio delle relazioni con Merv, la scoperta di Lessar di una facile via ad Herat e finalmente è assai importante il fatto che mentre il generale Kaufmann nel 1878 nel Turkestan si trovava a sei mesi di distanza da Oremburgo, ora la città di Merv è soltanto sei giorni lontana da Kizil Arvat (2), ma tutti questi fatti avrebbero avuto oltre al loro valore indiretto sulla quistione dell'Asia centrale ancora molto maggiore importanza, se quei paesi fossero rimasti nello stato florido nel quale si trovavano al tempo di Alessandro e delle invasioni e conquiste tatare; se esistessero sempre quelle quattro città della quali a detta del generale Hamley si riscontrano le rovine presso Merv. E ben ci sembra che si apponga il Capus del quale sopra riportammo l'opinione, quando sostiene che tra le cause che impediscono il fiorire di questi paesi e ne cagionano la decadenza, dobbiamo pure annoverare la mancanza d'acque che in sostanza poi dipende dalle sabbie di quei deserti (3). Notiamo in proposito che il lago d'Aral

(1) *Revue Scientifique*, 21 Juillet 1883, G. Capus *Le bassin de l'Amu-Deria.*

(2) Ch. Marvin *The Russians* ecc. Intr. pag. V: da quando l'autore ha scritto queste linee, la ferrovia del Caspio della quale parleremo è progredita ancora fino ad Askabad e Merv e quindi la distanza da questa città a Kizil Arvat non potrà essere che di due o tre giorni.

(3) Desideriamo prevenire un'obiezione e dire che qui non c'è contraddizione con ciò che abbiamo detto nel precedente paragrafo riportando l'opinione in proposito del granduca Niccolò. Prima

per quanto lungo e largo è poco più che una estesa palude della steppa: vi si gettano l'Osso e l'Yassarte, mentre gli altri fiumi non hanno una morte così onorata; il Zerafsahn si precipita fragoroso dai monti come per gettarsi nell'Amu Deria, ma poi le calde sabbie ne riempiono il letto e il fiume termina in paludi. Lo stesso succede dei fiumi che scorrono dall'Indo-Koosh od Indo-Koh nella convessità del Turkestan: i fiumi di Khulm e di Balckh si esauriscono nei giardini di queste due città della Battriana, mentre il Murghab si perde poco dopo Merv (1). Così il Geddie il quale prosegue poi con un'ipotesi a proposito dell'Asia centrale simile a quella dell'Humboldt che già rammentammo addietro (2), dicendo che una volta quando il clima del Turchestan era più umido, questi fiumi frammentari formavano probabilmente un sistema di fiumi (3); l'Osso era il più basso degli affluenti dell'antico fiume e si apriva una via dall'estremità meridionale del lago d'Aral al mar Caspio lungo quello che si chiama l'antico letto dell'Osso, che i Russi cercano di riaprire per ricondurre l'acqua alle loro nuove possessioni di Khiva, Bokhara e Khocand (4).

---

di tutto la sua asserzione potrebbe forse richiedere d'esser meglio dimostrata ed inoltre ad ogni buon fine rammenteremo che il granduca nega l'esistenza delle sabbie mobili lungo il percorso della ferrovia da lui proposta, ma non nel resto dell'Asia centrale dove nessuno l'oppugna.

(1) V. Geddie, *op. cit.* cap. XXIII, pag. 497. « It is the same with the rivers that flow into the hollow of Turquestan from the Hindoo-Koosh ».

(2) Vedi paragr. 34 (Centurione).

(3) Sul disseccamento delle acque dell'Asia centrale e sugl'inconvenienti che ne derivano perfino nella parte orientale del bacino del Mediterraneo, vedi l'articolo di Venukoff nella *Revue de Géographie*. Août 1886.

(4) J. Geddie *op. cit.* ibidem.

Ad ogni modo questi paesi saranno tra breve più e meglio conosciuti, scriveva nell'Ottobre del 1884 il generale Venukoff al Drapeyron, perchè il governo russo e l'inglese mandano nell'Afganistan e nel paese dei Turcomanni, due commissioni di delimitazione per stabilire i confiui tra questi due paesi.

Teniamo presenti intanto alcune strade esistenti nel Turchestan, cioè alcune strade di commercio che in queste intricate valli sormontano le montagne che separano l'Amu-Deria dal Zerafshan e questo dal Sir all'altezza di dieci o dodici mila piedi; ma notiamo pure che i mercauti che hanno traffici nel Turchestan preferiscono andare ai piedi delle colline per sentieri più sicuri, piuttosto che passare questi monti ed esporsi ai briganti che infestano il paese. Nè è tanto facile che possa risorgere questo paese neppure sotto la direzione di un attivo governo quale si propone di essere la Russia, perchè, come osserva il Geddie, il Turchestan avrebbe bisogno per potersi riavere e riprendere l'antica prosperità, di clima più regolare, di pioggia più abbondante, di una popolazione meno selvaggia, più industriosa e di abitudini più sedentarie: furono potenti queste regioni una volta, ma ora non sono più i tempi di Timur e se è difficile modificare gli abitanti anche più difficile sarebbe correggere il clima (1).

Nè da questa opinione differisce quella degli altri storici e viaggiatori che visitarono queste regioni: valga in proposito la testimonianza dell'O' Donovan (2) il

(1) Geddie, *op. cit.* cap. XXIII, pag. 500: « Its former glory was won by ruthless, predatory warfare and it became rich and powerful on the spoils of weaker neighbours. Now it is being plundered and annexed in its tnrn ».

(2) *Edimburgh Review. January 1883. O' Donovan Travels and adventure east of the Caspian during the years* ecc.

quale dice presso a poco che il suolo del deserto cessa d'essere sabbioso a dieci miglia dalla costa del mare: che la terra è grassa (marna) bianca e pesante. Per causa delle pioggie recenti le ruote del veicolo nel quale viaggiava questo esploratore, si approfondivano in essa. È molto difficile se non addirittura impossibile, continua l'O'Donovan, poter trovare qualche cosa di più tristo e di più orrendo della strada maestra russa che come abbiamo già accennato attraversa queste inospitali regioni e ci sembra molto improbabile, prosegue, che si possa trovare una via praticabile per il transito delle grandi armate o per base delle operazioni militari. Tralasciando per ora di discutere quest'idea che però in seguito riprenderemo, ripetiamo piuttosto sempre colla stessa scorta, come non vi può essere alcun dubbio che fino alla soppressione del brigantaggio, il Nord del Korassan non avrà speranza di rialzarsi e siccome lo Shah di Persia è impotente a quest'ufficio, se la Russia potrà distruggere il brigantaggio nell'Asia centrale, sarà questo uno dei più grandi vantaggi della sua politica in quelle regioni (1). Così si esprime questo scrittore che scrisse la narrazione del suo viaggio dalla Persia Orientale fino a Merv, cavalcando attraverso gole selvagge e deserti del tutto inaccessibili, dove nessun Europeo avea prima di lui messo piede; nè più favorevolmente fa cenno di queste contrade altri che le conosce per avervi viaggiato e per averne avuto esatta contezza da viaggiatori: per esempio il Gatteyrias (2) nota che il clima in quella

(1) *Edim. Rev. Jan.* 1883. *Art. cit.*, pag. 217.

(2) André Gatteyrias: *À travers l'Asie Centrale.* Paris Degorge Cadot. passim e specialmente da 180 a 213. (Senza data ma di pubblicazione piuttosto recente perchè vi si rammenta la data del 1.° Maggio 1884).

regione è così variabile che vi sono temperature differentissime: all'imboccatura del Sir-Deria, il termometro cade spesso nell'inverno a venti o trenta sotto zero e vi sono turbini formidabili (*bouranes*) e poi senza transizione si passa a calori eccessivi, e con tutti i bruschi cambiamenti dell'atmosfera, l'estate è secca ed ardente, l'inverno lungo secco e freddo, la primavera compare appena e l'autunno non ha che una corta durata. Neppure possiamo dire che il Gatteyrias abbia degli abitanti di questi paesi migliore opinione di quella testè rammentata dell'O' Donovan, perchè al pari di questo scrittore egli dice che per i Kirghisi la religione non è altro che un pretesto per esercitare il brigantaggio (1). Finalmente volendo addurre sulla geografia dell'Asia Centrale una testimonianza di fonte russa la quale aggiunge alcuni particolari a quelli che già abbiamo veduto, nè li contraddice in cosa alcuna di molto momento, citeremo un libro (2) nel quale si rammenta che sulle rive dell'Amu Deria abitano i Kara-Kalpaks gente seria e cupa che ha poca simpatia per il conquistatore russo; ma più di questa notizia è importante il cenno che precede e nel quale descrivendosi il paese si afferma che al di là di Kara-Boutak la campagna comincia a perdere il colorito verde.... « la steppa era molto più animata prima di questo luogo che non dopo: Irghisi è una città in mezzo alle sabbie,

(1) Rammenteremo con questo scrittore che Bernardin de S. Pierre dopo studiati a Parigi i piani di Pietro il Grande, propose a Caterina imperatrice di Russia la creazione di un grande stato in Asia; ma costei quand'ebbe letto la parola *repubblica* non volle andare più avanti. Gatteyrias, *op. cit.*, pag. 259.

(2) *Le pays où l'on se battra:* voyages dans l'Asie Centrale par Karazine, traduit du russe par Tatiana Lvoff et Agustin Teste. Paris Maurice Dreifous (senza data) passim e specialmente da pag. 104 a pag. 159.

a questa sono prossime belle contrade, ma poi ben presto il colore verde della steppa si tramuta in grigio cenere e si arriva alle terre impregnate di sali (*karakoumi*) ed in queste che prima dell'attuale periodo di siccità erano fondi di laghi, si vedono ancora depressioni lacustri ed abbassamenti di livello coi contorni ben definiti e con isole dalle linee salienti, ma senza una goccia d'acqua e con sabbie salate: nella steppa furono costruite case ma per la mala amministrazione e per la burocrazia, ne fu affidata la costruzione ad un impiegato che le fece in modo che roviuano sicchè la steppa è deserta e non c'è di animato altro che cavalli di posta, sorveglianti di stazioni e cammelli: del resto nè campi nè tetti ». In questa regione della quale abbiamo tentato di abbozzare la descrizione si è avventurata la Russia e vi ha fatto gran progressi: non certo per il paese in sè stesso che, come si vede, meriterebbe piuttosto d'essere abbandonato da chi lo possedesse (1) che desiderato come terra da conquistare, ma come via ad altre conquiste, come strada per giungere alle Indie (2). Tale è la nostra opinione ed in seguito tenteremo di dimostrarla (3), intanto ci sembra opportuno dopo questa descrizione rammentare brevemente ed ordinatamente in poche parole le conquiste

(1) Crediamo opportuno avvertire che questo giudizio si riferisce più particolarmente a quelle regioni conosciute col nome di deserti di Kizil Koum (*Deserto rosso*) e di Kara Koum (*Deserto nero*) perchè del resto sono possessi tutt'altro che spregevoli le miniere carbonifere dell'Asia centrale delle quali già facemmo cenno, ed i giardini di Samarcanda e le piantagioni di cotone di Merv delle quali tra poco parleremo.

(2) Ed appunto essendo tale, tenteremo in seguito di dimostrare che vi si può costruire una ferrovia sebbene il paese sia inospitale assai.

(3) Vedi poi il paragr. 72.

dei Russi nell'Asia Centrale fino alla presa di Merv che è l'ultimo fatto importante di questo genere (1). Notiamo ancora col Geddie già più volte rammentato che la Russia ha esitato molto prima di mettersi nell'Asia Centrale che ora è in via di spogliare con più prospettiva di spine che di rose: una spedizione mandata nel 1829 dallo czar Niccolò fu disfatta: ma dopo qualche tempo la Russia volle vedere che cosa si faceva in questi paesi e nel 1847 un forte russo fu fatto sul Sir-Daria a qualche centinaio di miglia da Orsk. Una volta stabilitisi su questo fiume, i Russi procedettero e si estesero nel 1853 fino al luogo dove sorge adesso il forte Perowski; poi giunsero al Sir Daria (o Jassarte) dove trovarono una fertile contrada, la valle di Fergana, colle popolose città di Tashkent, Khojend e Khocand famose nell'Asia centrale. Allora il servizio dell'Asia Centrale fu ricercato dagli ufficiali per la gloria e perchè lontani dalla patria potevano estendere l'autorità dello czar bianco (2). Kaufmann fu governatore

(1) Tale ci sembra almeno fino al momento in cui scriviamo (ottobre 1887) e non teniamo conto della vertenza anglo-russa della primavera del 1885, perchè tutto si ridusse a scambio di note diplomatiche. Quanto al fatto della conquista russa, per averne esatta conoscenza vedasi la carta con differenti colori, secondo le differenti date, al principio dell'opera rammentata del Vambery. Nell'edizione tedesca che abbiamo sott'occhio è intitolata: *Karte des russischen Fortschreitens gegen Indien seit einem Jahrhunderte.* Rammentiamo poi che a Merv cresce il cotone che, secondo il *Tourkenstankia Viedomosti*, non la cede per bontà al cotone d'America (Vedi *La Russie et l'Angleterre en Asie Centrale d'après la brochure de Mr Lessar*, pag 102). Perchè non possiamo esser accusati di contraddizione con quello che abbiamo detto prima, notiamo che Merv è un'oasi ed inoltre che dagli Urali o dal Caspio a Merv vi son sempre da attraversare molti e molti deserti.

(2) Tale è il titolo dell'imperatore russo nell'Asia centrale dove gl'Inglesi son chiamati Russi Neri (*Kara-Russ*) per contrario ai Russi Bianchi.

generale del Turkestan russo del 1867 al 1882 (gli successe Tchernaieff dopo il quale fu nominato Komaroff) e si annesse Samarcanda. Nel 1876 il resto del Khocand era formato sotto l'antico titolo di Fergana in provincia del Turchestan russo: ma per quanto abili siano i rettori di queste provincie e per quanto spieghino molta diplomazia, pure il Turchestan, dice il Geddie, richiede molto denaro e non frutta in proporzione dei sacrifizî che impone ed ha imposto. Per il progresso dei Russi vi fu vivo scambio di note cogli Inglesi e nel 1872 si pattuì tra Gortshakoff e Granville che l'Afganistan dovesse essere fuori della cerchia d'azione della Russia, avendo l'Oxus per limite tra Bokhara e Kabul: tra l'influenza dei Russi e quella degl'Inglesi: i primi però mandarono nel 1878 Stoletoff a Kabul (1). Si può osservare in generale che i Russi in meno di trenta anni hanno sottomesso un territorio che in estensione sorpassa del doppio quello della Francia, e da Perowski a Tashkent e di qui a Kochan, hanno conquistato tutta la valle del Sir Daria fino alle frontiere della China, ma poi fermati dal Pamir e dall'alta Tartarìa, si son rivolti al S.O. sopra Samarcanda e Bokhara e son giunti all'alto Osso: non mancava loro altro che Merv e l'Attrek per arrivare al confine N.O. dell'Afganistan e poichè restava da espugnare come una regione triangolare di sabbie, si assalì prima dalla parte di Khiwa, che Kaufmann espugnò nel 1873 colla sua famosa spedizione, quindi poichè restavano da vincere i Tekkès di Merv all'Oriente e gli Akkal-Tekkés nelle oasi al Nord dell'Attrek, i Russi li assalirono. Furono respinti nel 1879 a Geok Tepé ed allora

---

(1) J. Geddie, *op. cit.*, cap. XXIV. Latest Conquest in Central Asia, pag. 506-512.

l'anno dopo si mandò nell'Asia Centrale il generale Skobeleff il quale per prima cosa fece costruire la ferrovia da Michailowski a Kizil-Arvat (1). Skobeleff trovò da trenta a quaranta mila Tèkkés rinchiusi in Geok-Tepé e dovette espugnare questa piazza per forza, ma la sua vittoria fu definitiva, nè gli Asiatici si sollevarono più contro lo czar bianco perchè i Russi sanno trattarli con riguardi e al momento opportuno spingono laggiù le orde meno civili dei Cosacchi (2). Per conseguenza di siffatta vittoria le truppe e le merci che prima andavano per Oremburgo e Tashkent, vanno ora per il Caspio e per la nuova ferrovia. Quanto alla conquista di Merv e degli Akkal Tekhès, rammenteremo brevemente che questi ultimi per i loro successi sui Khiwani e sui Persiani erano divenuti il terrore dell'Asia centrale, ma noteremo poi col Geddie che la loro forza non fu tale da resistere ai portati della moderna civiltà e già uno dei Turcomanni aveva detto al colonnello Baker nel 1873: « Le cose sono adesso molto cangiate e noi non possiamo più stare contro i

---

(1) Ne riparleremo nel paragr. 74: è il primo tronco della ferrovia del Caspio e fu costruito da Annenkof che persuase Skobeleff della sua utilità.

(2) Così presso a poco si esprime Eugène Melchior de Voguê in un articolo comparso nella *Revue des deux Mondes* 1 Maggio 1884 ed intitolato » *L'annexion de Merv à la Russie.* Che i Russi mandino in quei paesi le orde meno civili dei Cosacchi, l'avevamo detto anche noi poco fa, ma che trattino con riguardi quei popoli non ci sembra davvero che si possa affermare, ed anzi uno degli autori testè rammentati, e ci sembra il Gatteyrias, afferma che uno degli argomenti più efficaci per eccitare le tribù che ritardano nel pagamento dei tributi, consiste nel prendere a caso un infelice qualunque di quelli di cui rigurgitano le prigioni della città e, legategli le mani sul dorso e condottolo sulla piazza principale della città, nel mozzargli di un sol colpo il capo.

vostri fucili perchè non abbiamo forza nè disciplina » (1). E che egli non sbagliasse risulta dal fatto che al generale Skobeleff riuscì nella primavera del 1881 di prendere la fortezza di Geok Tepé (2), sicchè l'oasi dei Turcomanni fu aggiunta allora definitivamente all'impero e poi subito dopo con un *ukase* tutto questo territorio fu incorporato ed assegnato al governo del Turkestan. Rispetto a questo fatto il Marvin, che abbiamo già citato e che possiamo rammentare come uno dei migliori conoscitori dell'Asia Centrale e delle quistioni che la riguardano, scrive che l'imperatore di Russia sapeva bene che Merv non controbilancia il Cairo, nè Saraks vale quanto Alessandria d'Egitto, ma che egli voleva riaprire la questione d'Oriente (3). Per concludere questo paragrafo vogliamo rammentare ancora la testimonianza di uno scrittore russo del quale già facemmo parola (4) il quale dopo aver detto che grandi vantaggi possono sperarsi per conseguenza della conquista di Merv, dopo aver rammentato che esten-

---

(1) Geddie, *op. cit.* 505: « Things are changed: we cannot stand against your new guns and we have no training ».

(2) Geddie, *op. cit.* 522: « Markozoff, Lomakin, Tergukesoff, Dolgorouki and Lazareff have in turn been disconfited by the valour of the Akhals and the hardships of the march. ». Dopo però colla spedizione di Skobeleff: « The Tekhe stronghold of Geok Tepè was captured in spite of a heroic defence, and the Turcoman oasis was added to the Empire ot the Czars in the spring of 1881 ».

(3) *The Russians at the Gates* ecc., pag. 26 « The Emperor was perfectly aware that Merv was no counterbalance to Cairo or Saraks to Alexandria: but what he had in view, was the creation of a new base that would enable him to reopen in turn the Eastern Question on advantageous terms ».

(4) M. Venukoff « *L'ètat actuel de la Turcmenie à propos de l'annexion de Merv à l'empire russe* » nella *Revue de Géographie,* Avril 1884, pag 259 a 268.

dendosi ad Oriente i Russi costruiscono varj forti (1), soggiunge che nei paesi recentemente conquistati, l'insieme del popolo resterà nomade e selvaggio, ma le classi dirigenti cederanno senza dubbio alla civiltà che vien loro dall'Europa e finalmente quanto agl'individui componenti queste tribù, asserisce che devono ammontare a circa un milione e duecento mila anime, di cui però la maggior parte appartiene ai Turcomanni indipendenti oppure sudditi della Persia, di Khiwa e di Bokhara, sicchè gli abitanti del territorio russo, compreso Merv, non ascendono neppure a quattrocento mila anime. Conchiude lo stesso Veñukoff col dire, come noi abbiamo notato, che questi sono discendenti dei famosi Tekkés che erano il terrore dei Persiani e che devastavano il Korassan e giungevano perfino ai dintorni di Asterabad (2).

§ 71.° — *La potenza inglese in Asia.*

Ora prima di discutere della costruzione delle ferrovie asiatiche proposte attualmente dai Russi e dagli Inglesi e prima di giudicare dell'indole del contatto di questi coi Russi, crediamo opportuno esaminare brevemente per quello che ci riguarda, l'indole della potenza inglese in Asia, ossia dovendo in seguito accennare ad un urto probabile tra la Russia e l'Inghil-

(1) Tra gli altri Mikhailowsk, Kizyl-Arvat, Douroum, Geok-Tèpé ed Askabad.

(2) Talora però si esagerò il fanatismo di queste tribù dell'Asia Centrale. Vedi per esempio quello che dice rispetto alle tribù afgane da Helmund ad Herat il capitano A. C. YATE nella sua recente opera: *England and Russia face to face in Asia* (*travels with the afghan boundary commission*). Blackwood-Edimburgh and London, 1887.

terra e poichè già abbiamo detto qualcosa del primo di questi stati e del suo potere in Asia, vogliamo accennare alla potenza dell'Inghilterra alle Indie, non già per avventurarci in ipotesi più o meno arrischiate, nè per giudicare quale dei due stati più probabilmente vincerà nel caso di una lotta, ma per mostrare in quale condizione si trovi ciascuna di queste due nazioni e per vedere i vantaggi e gli svantaggi che sono riserbati ad ognuna di esse colla costruzione di siffatte ferrovie. Cominceremo dal notare coll'Haymerle (1) che l'Inghilterra deve stare molto bene in guardia, che deve mostrare molta furberia per poter competere colla Russia per giocare d'astuzia con essa e sopratutto deve avere intenzioni ed idee molto chiare; e siffatta chiarezza secondo alcuni non si ritrova nella sua politica in Asia. A questo proposito ci piace pure di osservare che perfino il Marvin, che già rammentammo, e del quale avremo occasione di ripetere le opinioni come quelle del più zelante e vigilante difensore dell'Inghilterra, non aveva dapprima le idee che in seguito ha manifestato; che egli nel 1882 era tutt'altro che russofobo e mentre dichiarava che la Russia coi suoi avanzamenti non minacciava affatto l'integrità dell'impero inglese alle Indie, sosteneva d'altra parte che l'Inghilterra non aveva laggiù nell'Asia una politica molto chiara (2). È stato fatto il confronto di ciascuno di

(1) *Ultima Thule: England und Russland in Central-Asien* von k.k. General-Major Alois Ritter von Haymerle. Wien. Verlag von Streffleur's Österr. Militär. Zeitschrift 1885 pag. 134 « Desshalb muss England eine energische kluge Politik machen: zur Klugheit gehört auch die Aufrichtigkeit und jene Angstlichkeit und Unbestimmtheit über Bord werfen, welche es dem kleinen Afghanistan und dem mächtigen Russland gegenüber seit vielen Jahren gezeigt hat ».

(2) L'opera nella quale il Marvin pose in guardia i suoi compatriotti contro il progresso russo in Asia, è quella già rammentata

questi due stati coll'antica Roma e possiamo dire che in certo modo il paragone sta bene, perchè tanto l'arrotondamento del territorio russo con aggregazione continua di nuove terre, quanto la colonizzazione che fa l'Inghilterra delle più lontane regioni del mondo, corrispondono al sistema di conquista della Roma repubblicana, ma non si può negare che vi sia tra l'uno e l'altro di questi stati un insieme di notevoli differenze e noi qui concordiamo col Vidal-Lablache il quale fino dal 1875 (1) notava che tanto l'Inghilterra quanto la Russia che allora sembrava dovessero incontrarsi ai due lati dell'Indoo-Koosh, davano prova d'immensa tenacia politica e che la prima è potente perchè ha alle Indie molta autorità, una civiltà molto sviluppata un sistema ferroviario quasi completo ed un floridissimo commercio particolarmente dalla parte di mare; mentre l'altra, che possiede una immensa estensione di territorio, dopo le aride steppe della Siberia aveva trovato le regioni dell'Amu-Deria e del Syr-Deria cioè l'Osso e l'Jassarte. Concludeva dicendo che la Russia a Bokkara ed a Samarcanda ha introdotto la civiltà, e moderato il fanatismo mussulmano, e che può graudemente avvantaggiarsi dopo d'allora per la sua posizione politica e militare nel Turchestan, e che d'altra parte la sua rivale Inghilterra può contare sul suo oro, sulle sue colonie e sulla sua abilità commerciale.

The Russians at Merv ecc.; mentre quella scritta dapprima nella quale si manifestavano piuttosto sentimenti di pace e di fiducia verso la Russia è intitolata *The Russian Advance towards India:* London, Sampson Low and C., 1882. Lo stesso Marvin in altri scritti posteriori, spiega il suo mutamento d'idee in proposito col fatto della caduta di Merv, coll'essere il territorio circostante in mano dei Russi ecc.

(1) Vidal-Lablache, *Les empires anglais et russe en Asie. Revue politique*, 1875, 2.me Sèmestre

Quanto a quest' ultima ripetiamo che non si potrà mai raccomandarle abbastanza una grande chiarezza d'intenti, perchè si trova in una curiosa condizione essendo posta quasi ad ugual distanza dai due stati geograficamente più estesi e più potenti per forza di assorbimento, cioè dalla Russia che occupa tanta parte dell'antico continente e dagli Stati Uniti d'America che sono la potenza principale del nuovo (1). E la distanza geografica che la separa dall'una e dall'altra di queste due potenze è di gran lunga diminuita perchè l'Oceano dopo l'applicazione del vapore alla navigazione non divide più, ma congiunge; nè ciò soltanto ma anche la lontananza morale è diminuita dopochè furono tolti gli impicci ed abolite le barriere, quelle specialmente che impedivano appunto il libero commercio. Quanto alla potenza armata nautica e militare degl'Inglesi, si noterà che quella di terra è tutt'altro che insufficiente (2): quanto alla potenza navale della stessa potenza ci rammentiamo d'aver letto in un articolo d'una rivista inglese una geremiade sulla povertà d'effettivo del naviglio inglese e sulla difficoltà di migliorarlo e non più tardi della primavera dell'anno 1885 si pubblicava in un'altra rivista un articolo che tentava di provare una assoluta deficienza del naviglio

(1) Vedi SEELEY, *Expansion de l'Angleterre* (*op. cit.* in nota al paragr. 28 del presente lavoro) pag. 343-4.

(2) L'HAYMERLE nell'opusc. cit. « *Ultima Thule* ecc. » pag. 110 enumera come segue le forze di terra: Forze armate inglesi in Europa: *a*) esercito permanente con riserva (148 battaglioni di fanteria, 30 reggimenti di cavalleria e 111 batterie da sei pezzi di artiglieria da campo) — *b*) la milizia o seconda categoria (136 battaglioni di fanteria, 39 reggimenti di yeomen [guardie], 196 batterie e 3 reggimenti di genio) — Poi enumera il contingente dei volontarj e l'armata anglo-indiana composta di armata del Bengala, di Bombay e di Madras.

militare della Gran Brettagna (1) e proseguiva dicendo che in caso d'una guerra generale europea, difficilmente la flotta britannica avrebbe potuto tener fronte all'italiana ed alla francese riunite (2) e non avrebbe ad ogni modo potuto riportare un'altra splendida vittoria simile a quella di Trafalgar che ancora pesa come un incubo sulla marineria francese dei giorni nostri (3). Noi non vogliamo affatto discutere questa ipotesi e per provare che se Messene piange Sparta non ride, crediamo opportuno rammentare che appunto nella primavera del 1885, a quel che si dice, un ammiraglio russo avrebbe rifiutato di prendere il comando della flotta del mar Nero nella forza della quale non aveva fiducia. Ma ancora più di questo fatto del resto problematico e che avrebbe potuto essere stato inventato di sana pianta per motivi politici, anche più di questa o di qualunque altra notizia in proposito, può servire di norma a parer nostro una considerazione dell'Haymerle che cade molto in acconcio. Egli dunque osserva (4) che in generale il naviglio inglese è abba-

---

(1) L'effettivo di questo naviglio è dato come segue dall'*Almanacco di Gotha* del 1887 per il settembre 1886: 476 navi di cui 12 corazzate di prima, 23 di seconda e 14 di terza, tralasciando le corazzate di minor portata, le navi non corazzate, le navi a vela e di stazione ecc. ecc. (*Alm. Gotha* 1887 pag. 778).

(2) Dallo stesso Almanacco togliamo le seguenti cifre relative alla flotta francese ed all'italiana. Naviglio francese: 52 corazzate di cui 34 di combattimento con 296 vapori ed un totale di 410 navi. Naviglio italiano 55 navi di combattimento con 296 cannoni ed una totalità di 179 navi con 378 cannoni.

(3) *Revue Britannique*, Mars 1885.

(4) « Die englische Flotte ist zu bekannt als dass wir darüber uns zu verbreiten brauchten. Allerdings kommen neuerer Zeit durch Journale und Parlamentsreden Klagen in die Offentlichkeit, dass die Flotte in der Entwiklung zurückbleibe und auf dem Puncte sei, ihr

stanza conosciuto ed anche abbastanza stimato perchè non se ne debba temere gran fatto e noi non esitiamo a porci con quest'ufficiale che per l'alta carica e per il suo ufficio deve ritenersi come competente ed appartenendo ad un esercito neutrale, cioè all'austriaco, può discutere della quistione con abbastanza indipendenza di carattere e serenità d'animo. Colla stessa guida dunque seguiteremo a dire che il gran male che si dice della flotta inglese potrebbe in gran parte spiegarsi colle lotte di partito, perchè in Inghilterra essendovi un regime libero vi si può dir tutto, mentre in Russia, stato dispotico, non è permesso alla stampa discutere di publica amministrazione o di ciò che concerne il governo e se questa potesse esprimere liberamente il suo avviso sulle condizioni nautiche della Russia al pari che su tante e tante altre quistioni che sarebbero di dominio publico, assisteremmo a giudizj e rivelazioni del tutto inaspettati. Aggiungiamo ancora che il 7 Settembre 1887 discutendosi alla Camera dei Comuni il bilancio della marina, il primo Lord dell'ammiragliato, Lord Hamilton, dichiarò che la flotta inglese ha la supremazia assoluta e che la differenza tra la flotta inglese e la francese consiste in questo che mentre l'Inghilterra ha cinque corazzate di più che nel 1885, la Francia ne ha due di meno. Ad ogni modo molto più importante della quistione della debolezza della flotta inglese è un'altra d'indole molto differente,

---

Primat zu verlieren. In einem Lande mit so freier Meinungs-Ausserung wird gewiss sehr viel Unrichtiges und Thörichtes theils aus Unwissenheit, theils aus Partei Gründen u. s. w. zu Tage gefördert.... » — E poco dopo: « Wäre Russland so frei wie England, wir würden über die Zustände im Kaukasus, in Turkestan und anderwärts, besser informirt sein » HAYMERLE *Ultima Thule op. cit.* (*Politisch-Militärisches*) pag. 118.

di interesse e di trattazione diremmo quasi nazionale da parte degl' Inglesi: quistione che non è agitata al di fuori dell' Inghilterra e della quale parimente crediamo utile trattar qui: vogliamo dire della discussione relativa all' utilità delle colonie inglesi ed all' abbandono o al mantenimento delle medesime: ed ora che abbiamo enunciato la quistione, non farà meraviglia che la diciamo più importante dell' altra testè accennata, perchè se convenisse all' Inghilterra abbandonare i suoi possessi nei mari lontani, le sarebbe poco meno che inutile un poderoso naviglio militare. Ma non divaghiamo ed affrettiamoci ad osservare che per quanto strano possa parere a prima vista, è pur vero che vi ha in Inghilterra un partito, nè debole, nè poco numeroso, nè spregevole per ciò che riguarda l' intelligenza, il quale radicale di principj e di opinioni vorrebbe un assoluto regime di libertà per l' Inghilterra non solo, ma anche per le colonie che ne dipendono e che a parer suo anderebbero staccate dalla Gran Brettagna: tra gli altri v' ha chi dice che gl' Inglesi moderni non partecipano dell' errore dei Romani del tempo d' Orazio i quali si reputavano eterni e nota che molti in Inghilterra propongono l' abbandono delle colonie, non escluse le Indie le quali a loro avviso sono state causa agl' Inglesi di gravi perdite di sangue e d' oro ed hanno costretto la madre patria ad atti che a nessun patto avrebbe voluto compiere senza questo possesso orientale; per esempio notano che la Gran Brettagna per tutelare i suoi possessi sulle rive dell' Indo e del Gange, ha dovuto prendere le difese della Turchia, stato barbaro quest' altri mai, che le ha cagionato e le cagiona quistioni d' ogni genere colla Russia. Nè essi credono che da questo distacco ne deriverebbe alcun danno sia all' Inghilterra che alle attuali sue colonie, perchè queste potrebbero continuare a commerciare colla Gran

Brettagna come fanno attualmente gli Stati Uniti (1) e non si sentirebbe da nessuna parte un gran cambiamento d'indole politica, perchè anche adesso alcune delle più importanti colonie quali il Canadà, la Colonia del Capo e l'Australia, sono già di fatto quasi indipendenti dal gabinetto di Londra ed il *Colonial Office* si limita ad estendere la sua autorità all'elezione del governatore, che d'altronde potrebbe esser fatta senza gravi inconvenienti anche dai respettivi parlamenti. Così lo Smith (2) l'opera del quale non è nemmeno

(1) Non v'ha chi non sappia che il commercio degli Stati Uniti d'America colla Gran Brettagna è addirittura immenso e non soltanto ora, ma da parecchi anni a questa parte. Vedi per esempio nel volume *Commerce and Navigation of the United States for the fiscal year ended June 30, 1881* (*Foreign commerce*) Washington 1881, la carta che rappresenta graficamente le proporzioni del commercio americano con ciascuna nazione straniera (*Chart exhibiting the value of the commerce of the United States with the principal foreign countries during the year* ecc.). Risulta che del valore di 884 milioni di dollari, che sono più che 4400 milioni di franchi, che a tanto salirono le esportazioni in un anno, la metà spetta alla Gran Brettagna.

(2) J. Smith: *The Empire*. Oxford et Londres, Henry et Parker 1863. Vedi pure nell'*Ausland* del 1886 N.º 28 pag. 541 e N.º 29 pag. 566, gli articoli di Emilio Jung sulle due seguenti opere che trattan di quest'argomento: *Oceana or England and her colonies by* James Anthony Froude. London, Longmans Green 1886 e *À travers l'empire Britannique* (1883-1884) par le baron de Hübner 2 vol. (quest'ultima opera l'abbiamo già rammentata). Notiamo che l'idea di Gladstone relativa al parlamento irlandese ha ridestato la quistione. Quanto al barone Hübner egli fa onore dei miracoli ottenuti dalla civiltà nell'India, alla saviezza ed all'intrepidità dei pochi uomini di stato dirigenti, alla perseveranza ed all'integrità dei funzionarj e dei magistrati che governano quel paese. Così Leo Quesnel nella *Revue Politique et Litteraire* (13 Novembre 1886) poi lo stesso Hübner confessa implicitamente che le cure del governo inglese per il bene morale e materiale degli Indiani, potrebbero contribuire a dar tanta forza alle Indie da far staccare questo paese dalla Gran Brettagna.

20

tanto recente: noteremo poi col Dilke che l'Inghilterra perdendo politicamente sarebbe compensata vedendo il trionfo della sua nazionalità, perchè l'opera sua di incivilimento resterebbe ad ogni modo e nel 1970 vi sarebbero oltre trecento milioni di uomini che parlerebbero la lingua inglese come lingua nazionale.

Ma quanto è grande l'entusiasmo di coloro che desiderano l'abbandono delle colonie, altrettanto, se non più, è forte la tenacia mostrata da quelli che raccomandano di conservare l'integrità dell'impero e trattano poco meno che di follia l'idea di abbandonare le colonie, tra le quali specialmente l'India secondo loro è da conservarsi assolutamente. Tra gli altri il Seeley (1) dice che pur volendo sarebbe quasi impossibile questo abbandono delle colonie, specialmente dell'Indie, perchè in un momento non si potrebbe distruggere l'opera paziente e lavoratrice di tanti secoli e crede che soltanto una seria proposta di siffatta idea ecciterebbe uno scoppio di sdegno popolare. Alla qual opinione possiamo aggiungere come conferma quella del Valbert (2) il quale a proposito della stessa quistione ribatte accanitamente l'idea di chi crede che le colonie siano un carico inutile e che l'Iudia dia più affanni che frutti e che verrà un giorno in cui si staccherà dall'albero come un frutto maturo, anzi egli pure rammenta il Seeley già citato col quale concorda che non

(1) *Expansion de l'Angleterre*, pag. 365: «....j'espère que cette longue série de meditations sur l'expansion de l'Angleterre, vous aura fait sentir combien sont fantaisistes ces idèes d'abandon de nos colonies ou d'abandon de l'Inde qui sont si frequemment jetées au milieu de nous. Avons nous rèellement autant de pouvoir sur la marche des événements que nous le supposons? Pouvons nous biffer ecc.»

(2) G. Valbert: «*La puissance coloniale de l'Angleterre*» nella *Revue des deux Mondes* 1.er Juin 1884 pag. 687-692.

fa meraviglia se quarantamila soldati inglesi con poco più che cento mila soldati indigeni (1) dominano sopra duecento milioni d'Indiani, perchè questi sono avvezzi ad ubbidire: asserisce anch'egli che le colonie sono utili e non sono genere di lusso e conclude come il Seeley, che anche ammettendo che l'Inghilterra nell'annettersele abbia seguito una politica sbagliata, non si può rimediare in un momento ad un errore che ha durato tre secoli. Dunque l'ideale dei radicali inglesi è ben lungi dall'essere accettato da tutta la nazione britannica, la quale invece si sdegna all'idea di siffatto smembramento e non può affatto ammetterlo: anzi la maggior parte degli scrittori dell'Europa tutta si preoccupa dei modi migliori che si possono offrire agl'Inglesi per difendersi contro il pericolo che li minaccia in Asia coll'invasione russa e tra gli altri il Vambery nell'opera sua scritta di recente e che noi pure rammentammo (2), raccomanda molto agl'Inglesi l'alleanza coi Turchi ed al pari del Marvin, le opinioni del quale segue forse un po' troppo pedissequamente, biasima vivamente lo sgombro di Kandahar. Ma di ciò parleremo nel seguente paragrafo: ora per stare sempre nei termini della questione, dopo aver mostrato quanto orrore susciterebbe l'idea della separazione dell'Indie dal resto dell'impero britannico, tentiamo di giudicare le condizioni degl'Inglesi in questa colonia e notiamo che secondo alcuni l'Inghilterra non si sente abbastanza sicura alle Indie e si fida poco del valore degl'Indiani, tanto che vorrebbe mandarvi un numero maggiore di soldati se non vi si opponessero quistioni europee, tra le quali principalissima quella dell'Irlanda; ma lo stesso Haymerle dal quale abbiamo tolto

---

(1) Haymerle, *op. cit.*, 112.
(2) *Der Zukunfts-Kampf um Indien.*

questa opinione (1), afferma come abbiamo fatto anche noi testè, che la forza inglese nell'India anteriore si regge sull'autorità del nome e non sulle bajonette delle quali sarebbe necessario un numero troppo grande per poter con quelle sole governare il paese: e continua dicendo che la potenza inglese non perirà e che gl'Indiani in generale sono assai fedeli agl'Inglesi perchè vedono che questi si adoprano molto a vantaggio loro cioè della loro istruzione, della coltura, della civiltà generale (2), perchè vedono che essi giovano alla loro patria colle opere publiche, come ferrovie, porti e via dicendo, colle commissioni d'inchiesta che stabilirono le cause della fame che desolò l'India e ne indicarono i rimedj, e col rispetto alle leggi, alle istituzioni ed alla religione del popolo (3). E queste istituzioni sono di

(1) *Ultima Thule*, *op. cit.* pag. 98 a 103 e 114-15.

(2) Nota l'Amat di S. Filippo che il sentimento religioso vivissimo presso gl'Indù mantiene separazione tra Indiaui e Inglesi e che i primi sdegnano la compagnia degli altri, perchè questi accostano tutte le caste, mangiano manzo e via dicendo (*op. cit.* pag. 123), ma ove pur ciò fosse esatto, ci sembra evidente che lo stesso succederebbe se non peggio ove l'India fosse conquistata dai Russi. L'Haymerle (pag. 103) riporta a proposito della fedeltà degli Indiani agl'Inglesi queste parole pronunziate da Churchill il giorno della morte di Disraeli: « Wir hören und lesen viel über die Loyalität der Völker und Fürsteu Indien' s und ich glaube sie sind jetzt loyal uns gegenüber; ihre Loyalität ist jedoch eine bedeugungsweise, die so lange dauern will, als sie unserer Fähigkeit und unserer Aufrichtigkeit trauen, die gegen sie eingegangenen Verpflichtungen des Schutzes vor inneren Conflicten und äusseren Angriffeu zu erfullen ».

(3) Vedi la *Route of Famine Commission* segnata in color rosso nella carta dell'India annessa all'opera di sir James Caird: « *India the land and the people* Cassell and Companie. London Paris and New Jork 1884 ». Per la ricerca dal rimedio possibile alla fame che talora devasta l'India, vedi l'articolo « *Fisehfang und Hungernot in Indien* » nell'*Ausland* 1886 N.º 43 pag. 847. Per i be-

tal genere e queste scoperte, questi lavori, questi tentativi di incivilimento alcuni dei quali coronati da buon successo, sono di tal indole, da far sperare a qualcuno che l'India anteriore possa se non emanciparsi politicamente, almeno difendersi nel caso di un'aggressione russa ed opporsi colla propria forza e colla propria intelligenza ad un'eventuale invasione più facilmente che non possa farlo colle bajonette inglesi. Quest'argomento non sarà senza valore per gli Anglo-Sassoni molti dei quali hanno tanto spavento e tanto orrore dei Russi, che già vedono lo stemma dei Romanoff a Calcutta sebbene Martens dimostri che ciò non è possibile (1). Ma basti di ciò perchè da queste parole si vede che siamo giunti alla discussione sulla possibilità d'un'invasione dell'India da parte dei Russi, la qual discussione formerà argomento di trattazione nel seguente paragrafo (2).

---

nefizi di tutti i generi arrecati dagl'Inglesi alle Indie, per il grado di civiltà degli Indi, per la loro gratitudine al governo della Gran Brettagna, vedi HÜBNER *op. cit.* passim, alla qual opera rimandiamo chi voglia approfondire la presente quistione della quale noi non possiamo occuparci più a lungo.

(1) *Économiste Français*, 3 Mai 1884, pag. 548. In questo articolo accanto a Martens si pone tra quelli che negano la possibilità dell'invasione russa anche Marvin, ma questi come accennammo e come vedremo meglio, adesso non ha più quest'opinione che gli si attribuisce.

(2) Chi desiderasse notizie più particolareggiate sull'opera di incivilimento intrapresa dagl'Inglesi alle Indie potrebbe vedere l'opera recente e già rammentata del BARTH DE S. HIL nella quale si dice in genere molto bene della dominazione inglese alle Indie (pag. 87-88), si nota che l'Inghilterra non fa nulla per annettersi nuovi territorj (pag. 108): si parla delle finanze indiane (pag. 176) del commercio indiano (pag. 135) dell'irrigazione e dell'esercito alle Indie (pag. 139 e 142) delle norme relative all'emigrazione e delle premure degl'Inglesi per la coltura generale non esclusa la femminile (pag. 152-180). Quest'opera insieme all'altra già rammentata del

§ 72.° — *La Russia vuole e può invadere l'India o può succedere un pacifico incontro?*

Avendo prima veduto il progresso e l'ufficio della Russia nell'Asia centrale e accennato dipoi al valore del possesso delle Indie da parte degl'Inglesi, resta che secondo occorre per l'argomento nostro discutiamo della possibilità dell'invasione russa nelle Indie, prima di riprendere definitivamente e di condurre a fine la trattazione delle ferrovie asiatiche delle quali ci occuperemo nei due seguenti paragrafi. Comincieremo dal notare un fatto che ci sembra evidente e che ha grande importanza perchè noi ci possiamo formare un concetto esatto della reciproca posizione della Russia e dell'Inghilterra e del come siano giunte al punto al quale si trovano attualmente: notiamo cioè che gl'Inglesi da un lato ed i Russi dall'altro sembrano spinti come da una *forza irresistibile* ed a dispetto della loro volontà e che nel 1864 il principe Gorthschakoff dopo la conquista dei kanati di Khocand e di Bokkara fece le più franche dichiarazioni ed assicurò che non si sarebbe progredito più oltre. Così giova rammentare che durante le successive aggressioni e conquiste della loro compagnia delle Indie, gl'Inglesi si mostrarono scontenti delle gesta di quella e le sconfessarono e più volte si fecero assicurazioni che siffatte conquiste non si sarebbero continuate, perchè il possesso dell'India era

---

Caird ci dà idea esatta della condizione dell'Indie sotto la dominazione inglese, mentre quella del general Corte (*Le conquiste e la dominazione degli Inglesi nelle Indie*, Roux e Favale 1886) tratta, come dice il titolo, della parte relativa alla conquista ed alla storia di siffatta conquista.

estremamente pericoloso per lo stato (1). E poichè ad ogni modo è chiaro che l'assalto muoverebbe dai Russi e gl'Inglesi si dovrebbero difendere, crediamo opportuno di fissare bene fino da principio che in Inghilterra vi sono due opinioni non solo diverse, ma assolutamente opposte: per una delle quali si ammette che la Russia possa mirare in Asia a qualche cosa di differente dalle Indie mentre secondo l'altra il solo obiettivo è appunto l'India anteriore, nella conquista della quale sta il gran pericolo che l'Inghilterra deve cercare di evitare con tutte le sue forze (2). Lo stesso Marvin già rammentato e che ora, giova tenerlo ben presente, è quegli che più di tutti tiene sveglie ed attente le menti alla minaccia dell'invasione russa nell'Asia centrale, era qualche anno fa ammiratore e difensore della politica moscovita in Asia e assicurava che non v'era affatto tra i Russi traccia di sentimento d'animosità contro gl'In-

(1) Ch. Marvin, *The Russians at Merv and Herat*, op. cit., lib. I, cap. unico, pag. 17. Rammentiamo che questo primo libro il Marvin lo riporta nell'opuscolo già rammentato del generale Annenkoff « *Akhal Tekkés oazis* ecc. » — « Time after time assurances were made in the most sanguine manner that no further advance would be made. To what these led is well known. The suzerainty of England was accepted by Nipal and Cashmere, and then England was led by all powerful fate into Afghanistan ».

(2) Se vi può essere indirizzo assoluto nella politica estera di un partito ci sembra dall'esame delle opere considerate sull'argomento, che i *tories* siano *russofobi* ed i *whigs* invece *non russofobi*: per conciliarsi questi ultimi il ministro russo Giers avrebbe mandato a Londra l'ingegnere Lessar, autore del progetto della trancaspiana della quale riparleremo, per formare un partito russofilo Vedi l'ultima opera del Marvin. *The Russians at the Gates of Herat*, pag. 91: « ... (Lessar) was not altogether without success. The *Pall Mall Gazette* opened its columns to his pen and became his mouthpiece. The wires of the press were pulled and all manner of charges raked up against the Afghans. Even sir Peter Lumsden 's mission was assailed ».

glesi, mentre questi ne hanno tanto contro quelli e soggiungeva che sebbene le carte dell'Asia centrale fatte dai Russi fossero più esatte ed autorevoli di quelle degli Inglesi, questi non dovevano dire che i Russi si occupavano dell'Asia centrale più di loro, mentre appunto eran cittadini della Gran Brettagna il Rawlinson e l'Yule ed anche l'O' Donovan, lo Stewart e l'Holdich che fecero varie letture su questo argomento, notava finalmente che ai Russi non premeva affatto invadere l'India e che anzi quest'idea non pareva molto favorita dagli strategici russi; ma che alla Cancelleria Imperiale secondata in modo mirabile dai suoi subalterni nelle provincie dell'Asia centrale, importava di prendere una tal posizione da impedire agl'Inglesi di danneggiare i Russi: in conclusione notava però che i Russi medesimi si avanzavano lungo una linea che in pratica risultava la sola possibile per una strada di comunicazione (1). Ma poi (*quantum mutatus ab illo!*) nell'altra sua opera più recente e più volte rammentata egli polemizza col generale Annenkof (2) e quando questi osserva che gl'Inglesi voglion far credere che in Asia l'Inghilterra sia forte e la Russia debole, lo contraddice e nota non a torto che se ciò fosse gl'In-

---

(1) Il MARVIN esprimeva questa idea nell'opera sua *The Russian Advance towards India*, Sampson, Low and C., 1882, ma quest'opera fu sconfessata in certo modo dall'autore il quale in uno dei suoi ultimi opuscoli (*The Railway Race to Herat*, London, Allen 1885, pag. 21) dichiara che gli ultimi avvenimenti ed i recenti progressi dei Russi son di tale importanza che le opere scritte precedentemente al presente periodo rispetto alla quistione dell'Asia centrale, valgono presso a poco quanto le notizie di Erodoto e degli storici di Alessandro Magno e poco dopo a pag 29 sostiene che è dovere di ogni buon Inglese impedire l'avanzarsi di ferrovie russe in Asia.

(2) *The Russians at Merv* ecc., pag. 33, 38 e 269.

glesi non si spaventerebbero per i progressi dei Russi in Asia (1) e soggiunge che si era già detto che si poteva alzare una barriera contro i Russi col dare importanza ai vaghi diritti della Persia sull'Attrek, ma si pensò poi che la diplomazia russa avrebbe saputo sventare questo colpo e non si sarebbe trattenuta come non fu trattenuta nemmeno dallo scoppio della pubblica opinione in Inghilterra che fu eccitata dagli avanzamenti dei Russi verso l'Est (2). Al modo stesso l'Andrew ripetè l'opinione di sir Enrico Drummond il quale dice ben esplicitamente che in conclusione il gran nemico col quale ha a che fare l'Inghilterra è il Russo (3). Ciò posto esaminiamo partitamente le due varie tendenze già dette, di coloro che non temono dell'avanzarsi dei Russi in Asia e di quelli che ne temono molto, cominciando dai primi: tra questi alcuni credono che l'impero moscovita in Asia possa molto avvantaggiarsi occupandosi attivamente della Siberia che fu di recente conosciuta per molto meno peggiore della sua fama. Così il Nordenskiöld dice che dagli Urali al mar d'Otchosk si estende una striscia di ricco

---

(1) Marvin, *loc. cit.* « As a matter of fact the contrary is the case. Were it true, there would have been no alarm about the Russian advance towards India ».

(2) « Violent outbursts of public opinion against Russia have never yet succeeded in exercising a restraining effect upon her advances in the East. Marvin. *The Russians at Merv* ecc. lib. IV, *The Russians beyond the Caspian*, cap. IV. *The Russian Railway to Herat and India*, pag. 367. Notisi inoltre che, come vedremo in seguito, i Russi lavorano alla ferrovia del Caspio, mentre gl'Inglesi non lavorano alla ferrovia dell'Eufrate. Sui pericoli che derivano all'Asia centrale dall'avanzarsi dei Russi, vedi tra gli altri Carla Maria: *Un royal aventurier dans l'Asie centrale*, pag. 18; in tutto il libro si parla di Mohammed Yakoub e dei rapporti dell'Asia centrale coi Chinesi e coi Russi.

(3) *The Euphrates Valley Railway* ecc., già citato, pag. 55.

e fertile terreno che occupa ben seicento miglia di larghezza e dice che questa magnifica pianura si comincia ora appena a dissodare, ma non è ancora ben conosciuta sebbene si lavori sull'Obi e sull'Irtysch. Aggiunge lo stesso esploratore che all'est di Krasnojarsk v'è un'estensione di terreno che oltrepassa in fertilità l'intera Scandinavia. Tra gli altri anche Lesseps asserì che questo paese è ricchissimo di animali, di vegetali e di minerali; che è un territorio capace di esercitare molta energia e di assorbire il di più della popolazione slava, come hanno fatto gli Stati Uniti ed il Canadà per la razza anglo-sassone e noi soggiungeremo che secondo i più spassionati ed esatti scrittori moderni si deve accusare in parte il governo russo di aver fatto di tutto per dare un pessimo nome a quello che pur non è il peggiore dei suoi possessi, mentre d'altra parte la cattiva fama di questa regione deriva dall'essere un gran stabilimento penale popolato in massima parte di avventurieri e nichilisti; sebbene possiamo notare a questo proposito col reverendo Lansdell che ha visitato quegli stabilimenti penitenziarj, che il regime e la disciplina non vi sono eccessivamente severi e che soltanto i delinquenti più pericolosi sono chiusi mentre agli altri si lascia una libertà relativa e ad alcuni perfino il permesso di ammogliarsi (1).

---

(1) J. GEDDIE, *The Russian Empire Historical and Descriptive*. cap. XVIII, pag. 402 ecc. Anche nell'opera già citata di HAYMERLE si parla dell'importanza della Siberia (pag. 77 a 83) e si nota tra le altre cose che il clima e la temperatura media son assai buoni nei governi di Semiopalatinsk, di Semirjetschensk e nelle regioni al Sud del lago Balkash conosciute col nome di Siberia Italica, sebbene molto approssimativamente, perchè tra questa e l'Italia vera v'ha nella temperatura media una differenza di sei gradi. Rammenta lo stesso HAYMERLE che nella Siberia occidentale vi son schiere di cammelli e di animali a pelliccia mentre nelle regioni

E se riescono strane queste notizie delle quali però ci sembra non ci sia da dubitare, sebbene siano poco d'accordo col concetto che in generale si ha della Siberia, non ci recherà meno meraviglia l'asserzione di chi disse che a Tobolsk il carnevale è una vera gazzarra piena di brio e di movimento (1).

Ma pare che il gabinetto di Pietroburgo non abbia molto piacere che l'Europa civile prenda parte a questi entusiasmi per la Siberia, perchè ha fatto pubblicare nel *Méssager Officiel de S. Petersbourg* che i missionarj russi non fanno quasi nessun progresso in mezzo ai Samojedi ed agli Ostiachi (2).

Sempre a proposito delle intenzioni della Russia noteremo coll'Haymerle che vi sono varie versioni sugli scopi della Russia in Asia sebbene tutti si rannodino al preteso testamento di Pietro il Grande. Alcuni sostengono che la Russia non si propone altro che di rassodare le sue conquiste nell'Asia centrale e dicono che al punto al quale è giunta, molto probabilmente si fermerà per dare stabile assetto ai suoi immensi possessi asiatici e svilupparne la coltura quanto più le sarà possibile, mentre altri, egli dice e noi confermeremo tra breve, sembra siano sicuri che la Russia cerchi giungere all'Oceano aperto e libero per aprire importanti sbocchi al suo commercio, perchè il Baltico, il mar Nero ed il mar Glaciale non corrispondono ai bisogni di un impero di gigantesca estensione qual'è la Russia, nè per condizioni climateriche, nè per lo

---

dell'Ural e dell'Altai si scavano attivamente i metalli: tutte queste ricchezze commerciali sono per ora trasportate per l'Obi, l'Jenissei e la Lena e potrebbero servirsi della ferrovia russo-chinese quando questa fosse costruita.

(1) Gatteyrias, *op. cit.*, pag. 176.

(2) Troviamo questa notizia nell'*Ausland* N.° 38 del 1885.

sviluppo delle coste relativamente piccolo (1). Tra gli altri l'Annenkof spera che possa verificarsi un incontro pacifico (2) ed è della stessa opinione un altro generale cioè il Venukoff, del quale fu letta una memoria all'adunanza della Reale Società Geografica di Londra del 27 Novembre 1882: in questa memoria egli dice e sostiene che non è vero che la Russia minacci l'India perchè non sa nulla dell'Asia centrale nè delle esplorazioni di Lessar, di Alikhanoff, di Soboloff (3). E se quest'idea è un po' strana e diciamo pure un po' inverosimile, non è nemmeno molto consentanea alla già detta tradizione del partito tory quella espressa da Salisbury nella sua breve apparizione al potere fatta nel 1885 e più precisamente il 29 Luglio al banchetto di Mansion House nel quale dopo aver annunziato che voleva ritornare alla politica di Beaconsfield e dare una frontiera scientifica all'impero indiano, concluse che sperava di vedere Russi ed Inglesi camminare insieme con reci-

---

(1) Dopo però l'Haymerle conclude così: « Am meisten verbreitet ist die Ansicht dass Russland auf nichts geringeres absehe, als die Macht England 's in Asien zu zertrümmern und das Monopol des englischen Handels an sich zu nehmen. Es ist keineswegs ein Paradoxon auszusprechen, dass alle diese Ansichten volle Berechtigung haben; nur muss man gleich beifügen, dass keine für sich allein zu denken ist, sondern dass alle zusammenfassen sind in eine grosse Kette, welche der englischen Machtstellung in Asien um den Hals geworfen werden und sie vom Leben zum Tode bringen soll ».

(2) Marvin, *The Russians* ecc.: in una nota il Marvin osserva che mentre molti inglesi disapprovano la politica di conquista (vedemmo che sono i *whigs*) nessuno la disapprova in Russia.

(3) Marvin, *The Russians* ecc. 273, riporta questa lettera scritta dal Venukoff in francese: « Le ministère des affaires étrangères de Russie — à ce qu'il parait (!) — ne savait rien sur les explorations de M.rs Lessar, Alikhanoff, Soboloff ecc. avant de lire les journaux sur leur voyages interessants ».

proco rispetto (1). Così pure altri asserì che mentre Herat è possesso indispensabile per giungere al mare, con quello non si minacciano le Indie, perchè se anche i Russi vorran congiungere le loro ferrovie con quelle degl'Inglesi a Sibi sull'Indo potran sempre andare per una strada pacifica (2).

In un altro ordine d'idee, dobbiamo poi rammentare quelli che dichiarano che non Merv ma Saraks è la chiave dell'India: costoro non negano che la Russia tenda alle Indie, ma asseriscono che dagli atti suoi più recenti non risulta nessun imminente pericolo e tra questi v'ha il Melchior de Vogüè già rammentato (3) il quale asserisce che le vie da Merv a Cabul sono impraticabili per un esercito, che la vera via è quella di Saraks, Herat e Candahar e che specialmente la prima di queste tre città è veramente la chiave delle Indie perchè è fabbricata appunto in una posizione nella quale la continua muraglia che separa l'Iran dal Turan è spezzata da una stretta fessura al punto d'intersezione delle tre frontiere persiana, afgana e turcomanna (4). Sicchè, continua il de Vogüè, un esercito

---

(1) Quest'idea è anche più strana se si nota che tre mesi prima la quistione dell'Asia centrale era stata ardentissima e la guerra pareva imminente. La stessa idea di concordia è sostenuta anche dall'Haymerle, *op. cit.* pag. 95 dove si sostiene che Russi ed Inglesi sono solidali in Asia, ma poi subito l'autore stesso mette in dubbio che possano darsi fiduciosamente la mano.

(2) *Journal des sciences militaires*. Avril 1885, pag. 78.

(3) *Annexion de Merv* ecc. *Revue des deux Mondes* 1.re Mai 1884.

(4) Rammentiamo una volta per sempre alcune carte geografiche dell'Asia centrale che sono annesse alle principali opere che abbiamo consnltato e che si potran vedere per ritrovarvi i punti più importanti e per seguire il filo del ragionamento. Queste sono *a*) *Central Asia* (dall'opera del Geddie *Russian Historical and Descriptive* — *b*) *Map showing the position of the turcoman tribes*

che abbia la base d'operazione sul Caspio e che si sia stabilito ad Askabad è padrone della via di Saraks e non ha nessun interesse d'andare a Merv.

Così anche altri dopo la presa di quest'ultima città, dicono che Merv è una città di grande importanza strategica, ma che per compiere l'opera è necessario che la Russia prenda Sarachs e che allora trai Russi e gl'Inglesi non vi sarà di mezzo altro che l'Afganistan del qual paese abbiamo notizie così incerte, che per averne idea sia pure approssimativa, fa d'uopo ricorrere al censimento di Nadir Shah fatto circa un secolo e mezzo fa (1): e gl'indigeni di questo paese si aspettano una lotta tra i Russi e gl'Inglesi, tanto più che al Nord Ovest dell'Afganistan tra Merv ed Herat vi è uno spazio per il quale gli eserciti potrebbero mettersi in marcia (2). Così l'Haymerle asserisce che il possesso del passo di Zulfikar, per il quale tanto disputarono Inglesi e Russi nella primavera del 1885, è importante per questo che sbarra la strada che conduce da Sarachs alla valle dell'Heri-rud dove dalla valle raggiunge l'altezza dell'aperto piano e perchè da Zulficar si dirama una strada per il prossimo Heri-

(Marvin *The Russian annexation of Merv*) — c) *Map of the Russian Railway to Herat and India* — d) *Centralasien* (Haymerle: *Ultima Thule*) — e) *Carte du Sud Ouest de la Tourcmenie* dressèe par M. Lessar d'après les travaux réceuts des officiers russes et anglais — f) *Carte de l'Afghanistan* (Simond: *L'Afghanistan*) — g) *Sketch map of western Turkestan* — h) *Routes of communication with India* (*Euphrate's Railway by* Andrew) — i) *General Annenkof's map of the projected russo-indian railway* (*The Russians at Merv* ecc. by Marvin).

(1) Da questo, modificato però da dati più recenti, risulterebbe che Cabul ha 75 mila abitanti, Candahar 60 mila ed Herat 50 mila.

(2) *Économiste Français*. 14 Juin 1884. Pag. 736-38.

Rud (1). Ad ogni modo la conclusione alla quale alcuni credono di poter giungere più prontamente è che l'Inghilterra non si è molto commossa per la presa di Merv perchè questa non è la chiave delle Indie (2). Però anche chi voglia dire che Merv non è di una straordinaria importanza strategica, con siffatta affermazione non viene a negare l'intenzione ed il desiderio vivissimo che ha la Russia d'impadronirsi dell'India ed anzi passando ad esaminare le idee di coloro i quali sostengono che la Russia mira all'Indie, noteremo come essi trovano una conferma di questa loro opinione in alcuni appunti storici, ossia nell'osservazione di alcuni atti relativi alla tendenza di orientamento della Russia medesima. Così dicono essi che l'impero moscovita tende indubitatamente all'Asia Australe, tanto è vero che vi tendeva già cento anni avanti di Pietro il Grande col viaggiatore Afanasi Nikitim, del quale già facemmo menzione (3): altri sostengono che in politica non si può far a meno di tener di conto di tutti i particolari e che a questo proposito è bene rammentare come appunto dal tempo di Pietro il Grande e di Caterina II, la Russia mira apparentemente a Costantinopoli ed in sostanza a Benares; ed il primo di questi sogni si era avverato nel Decembre 1877 quando i reggimenti cosacchi di Skobeleff scorsero da Santo Stefano la cupola di Santa Sofia (4).

(1) HAYMERLE. *Op. cit.* Pag 36: « Der Besitz des Passes von Zulficar ist deshalb wichtig, weil er die von Sarachs im Heri-rud-Thale nach Herat führende Strasse dort sperrt, wo sie aus dem Thale die Höhe des offenen Geländes ersteigt und weil von Zulficar aus ein Weg über den dort furtbaren Heri-rud abzweigt. (HISTORISCHES) ».

(2) DE VOGUÈ loc. cit.

(3) Vedi addietro paragr. 35

(4) CHARLES SIMOND: L'*Afganistan*: *Les Russes aux portes de l'Inde.* Paris, Lecène et Oudin 1885: Conclusion *Le conflit anglo-russe.* Pag. 316.

Un altro momento nel quale si era vista già dapprima la tendenza dei Russi alle Indie, fu uel famoso abboccamento tenuto a Tilsit tra Napoleone ed Alessandro: in questo si fece un accomodamento per il quale si volevano invadere le Indie e mandare trentacinque mila uomini per la Persia ad Herat e la conoscenza attuale dei paesi ci mostra che il disegno era tutt'altro che impossibile e nel 1878 v'era già un esercito pronto per l'invasione sotto gli ordini del generale Kaufmann (1). Ora se tali erano le condizioni politico-militari alcuni auni or sono, le cose han tanto progredito che Giers non potrebbe persuadere nessuno che la Russia non miri all'Asia centrale (2) ossia le cose stanno a tale che si vede ben chiaramente che adesso la Russia non mira più a Costantinopoli ma alle Indie, sempre ben inteso coll'ultimo scopo commerciale. E sebbene alcuni insistano sullo sviluppo che la Russia medesima ha dato alla Siberia (e noi stessi abbiamo teutato di darne un cenno) sebbene iu quelle regioni il governo russo faccia percorrere alla posta uua strada lunghissima lungo il confine meridionale da Pietroburgo a Pekiuo tre volte il mese (3), sebbene altri sostengano che dall'Asia centrale la Russia possa rivolgersi non al Sud verso le Indie ma al Sud Ovest, al

(1) Ch. Marvin, *The Russians at Merv* ecc. pag. 401 e più addietro nella stessa opera pag. 290 « We know that Russia, badly posted as she was in Central Asia, in 1878 prepared for a military descent upon India ».

(2) Simond, *op. cit.* 224. Marvin ibidem: vedi nota ultima. A pag. 390 si riferisce una polemica tra il *Journal de S. Petersbourg* ed il *Morning Post* a proposito delle conquiste russe in Asia.

(3) V. Paulitschke; (*Le comunicazioni mondiali*, *Guida allo studio della Geografia commerciale*.. Drucker e Tedeschi, Verona e Padova 1883). Pag. 120. Questa strada va da Pietroburgo a Mosca Irkutschk, Kiachta e Pekino.

Golfo Persico e di lì a Costantinopoli, pure in generale si ammette dai più, non foss'altro per i ricordi storici che testè abbiamo rammentato e per il desiderio d'ingrandimenti, di gloria e di maggior potenza naturale a tutti i popoli, che i Russi mirino alle Indie, per quanto essi, pur dichiarandosi assai forti per farlo, neghino d'avere siffatta idea e dicano con Annenkof che mirano soltanto a scopi commerciali o col barone Jomin che vogliono premunirsi contro l'Inghilterra. E a dire il vero, la politica coloniale dell'Inghilterra offerse talora appigli e pretesti e diciamo pure occasione alla politica russa d'invasione in Asia e nel Maggio del 1883 si dichiarava da alcuni giornali, forse un poco troppo prematuramente, che in conseguenza dell'essere l'Inghilterra occupata in altre parti di mondo, la Russia si faceva strada in Asia soppiantando del tutto la sua rivale (1).

Ma in conclusione abbiamo dati sufficienti oltre alle reminiscenze storiche per chiarire la quistione testè accennata se la Russia tende o no alle Indie? A noi sembra di poter rispondere affermativamente a siffatta quistione per quanto è dato giudicare, ed alle prove che abbiamo dato fino ad ora riportando opinioni altrui piuttosto generiche, aggiungeremo le seguenti osservazioni che ci pare cadano assai opportune. A chi dice che la Russia non anderà all'Indie perchè è povera, risponderemo che appunto per questo deve tendere fatalmente alla conquista dell'Asia australe per poter godere delle sterminate ricchezze di quella (2) ossia che cerca di conquistare le Indie per arricchirsi col traf-

(1) Fournier de Flaix, *op. cit.*, pag. 54 e 55

(2) Rammentiamo la leggenda della medaglia coll'iscrizione relativa alla ricchezza dell'Asia: vedi addietro in fondo al paragr. 68.

fico d'Oriente e per porre fine alla quistione d'Oriente. Difatti la quistione a parer nostro è posta in questi termini: la Russia stato slavo originato da Rurik ed Oleg, da Kiew e Novgorod ed accresciuta mano mano per una serie di fortunate spedizioni, ha esteso il suo dominio sopra un'immensa quantità di terreno, ha fatto irruzione sopra territori di popoli diversissimi per razza, per religione, per costumi; ma (notisi bene) originaria di paesi freddi e poco favoriti dalla natura, si è estesa per molto tempo in altre regioni non meno fredde e sfavorite riguardo al clima, come la maggior parte della Siberia in generale e le regioni del mar Glaciale e quando ha tentato di estendere il suo potere al Sud verso il mar Nero, occupando Costantinopoli e distruggendo la Turchia, ha trovato sempre una straordinaria resistenza specialmente per opera della diplomazia contro la quale sono stati vani i suoi sforzi. Ora da qualche diecina d'anni si è rivolta dagli Urali e dal Caspio verso S. E. e dopo aver traversato le regioni deserte dell'Ust-Urt e le solitudini di Kizil-Koum, dopo passate le sabbie di Kara-Koum e le steppe inospitali e selvagge che si estendono per tante centinaia di miglia quadre nell'Asia centrale, è giunta a forza di furberia e di violenza, di diplomazia e di tatto, ad avanzarsi facendo delle punte e poi ad arrotondarsi, a distruggere i kanati di Khocand, di Khiwa e di Bokhara che formavano la Tartaria indipendente, è giunta agli odorosi giardini di Samarcanda; muovendo, come si è visto, dai diacci del Nord è pervenuta alle regioni dove fiorisce il cotone (1), premio forse

(1) Vedi l'accenno all'articolo del *Tourkenstakia Viedomosti* relativo alla coltura del cotone a Merv nelle note del paragr. 70. (*La Russie et l'Angleterre en Asie Centrale d'après la brochure de M.r Lessar*), pag. 102.

dapprima insperato al suo ardimento. Ciò posto, domandiamo noi, è mai possibile che la Russia voglia fermarsi qui? È forse presumibile che esiti pensando ai pericoli di smembramento che sovrastano agl'imperi sterminatamente grandi e voglia fermarsi a quel punto senza tentare l'assalto che da tanto tempo va meditando? È mai possibile che, come si è visto che credono alcuni, si limiti a tentare d'incivilire quelle regioni in gran parte inospitali e tanto faticosamente conquistate, mentre a distanza relativamente breve vi è un paese floridissimo, ricchissimo ed in istato di avanzata civiltà, un paese che ha già esperimentato la sagace e paziente opera d'incivilimento d'una delle più colte nazioni del mondo? O non è piuttosto probabile che si serva di queste provincie dell'Asia Centrale come di una scala per poi potere giungere per quelle alle tanto bramate Indie, delle quali altri ebbe le spine ed ora comincia a godere i frutti, mentre a lei sarebbe dato goder di questi senz'aver sofferto per quelle? — Crediamo utile ripetere qui pure l'idea dell'Haymerle alla quale brevemente accennammo sopra, che cioè i porti del golfo di Botnia, del golfo di Finlandia e di quello di Riga sono gelati in generale da Novembre a Maggio e quelli del mare del Nord anche più lungamente e perfino il porto di Odessa è per tre mesi ostruito dai diacci, sicchè non si può non pensare che la Russia farà di tutto per ottenere un mare libero alle cui coste possa stabilirsi militarmente e commercialmente, e concludiamo col dire che, secondo noi, non v'ha dubbio che i Russi si propongono di scacciare gl'Inglesi dalle Indie o al peggio caso di far nascere colà una straordinaria confusione della quale essi possano poi profittare: ossia vogliono conquistare

le Indie e se questo non riesce, almeno suscitare imbarazzi agl'Inglesi (1).

In conclusione cominciando dalle idee di Pietro il Grande e continuando col piano d'invasione di Paolo I, colle successive ricognizioni, cogli atti del generale Skobeleff e colle dichiarazioni del generale Sobolow, tutto concorre a provare che da gran tempo vi è in Russia l'idea di scalzare la potenza inglese dalle Indie (2). Ma più di questa intenzione della quale ci sembra mostrata la quasi assoluta certezza, più di qualunque altra idea, ci preme sopra tutto di discutere subito per quanto riguarda il nostro assunto, se si possa ammettere la possibilità di mettere in atto questo desiderio d'invasione, ossia ci preme di esaminare le forze della Russia rispetto all'invasione che essa vorrebbe tentare (3). Per esempio l'Haymerle dopo aver enumerato i vari corpi armati che danno un insieme di 1,122,500 uomini di fanteria e 143,100 di cavalleria con 2,962 cannoni, senza contare le truppe locali ed irregolari (4), nota che queste cifre dovrebbero far sup-

(1) HAYMERLE, *Ultima Thule*, *op. cit.*, pag. 85 e 87. (Politisch-Militärisches) « Die Engländer von da zu vertreiben und wenn nicht sich selbst, so irgend etwas anderes, vielleicht das Chaos an deren Stelle setzen, das ist das Ziel der russischen Politik ».

(2) *Journal des sciences militaires*, Avril 1885, pag. 75.

(3) La possibilità dell'invasione fu sostenuta tra gli altri dall'ANDREW nell'altra sua opera intitolata *Our Scientific Frontier* London, W. H. Allen 1880, cap. IX, pag. 87 seg. In essa l'autore sostiene che la Russia aveva già esteso la sua influenza dall'Jassarte all'Osso e che di lì minacciava Persia ed India. Quanto a noi vogliamo discutere se la Russia ha forze sufficienti per *tentare* l'impresa, ma non ci sentiamo l'abilità e la scienza di discutere se *riuscirebbe* nel suo tentativo, nè come vedremo, per il nostro scopo è necessario stabilirlo.

(4) Cfr. HAYMERLE, *Ultima Thule* con *Almanach de Gotha* del 1887. L'Haymerle dà le seguenti cifre:

porre che l'esercito al quale si riferiscono possa avere la capacità di soggiogare tutta l'Asia, ma oltrechè si sa che la realtà effettiva non corrisponde sempre alle cifre come si trovano sui quadri, l'Haymerle nota che mancano per lo più sperimentati generali nell'esercito russo e che ad ogni modo la Russia non vorrebbe avventurare in Asia grosse schiere di soldati per paura di poter esser assalita per terra in Europa da qualche alleato dell'Inghilterra (1): ed inoltre continua lo stesso autore dicendo che la Russia esten-

---

Truppe regolari a) Fanteria 655,000.
b) Cavalleria 40,000.
c) Artiglieria 2,608 pezzi.
Truppe di riserva a) Fanteria 436,000.
b) Artiglieria 96 pezzi.
Esercito di seconda linea (Ersatz Truppen) non può esser calcolato con molta esattezza — Truppe locali 20,000.
Cosacchi a) Fanteria 9,800.
b) Cavalleria 98,934.
c) Artiglieria 258 pezzi.
Colle truppe irregolari si giunge alla cifra data nel testo nella quale non è compresa quella che noi chiamiamo milizia territoriale e che serve alla difesa dei respettivi circoli: i Russi la chiamano *Opoltschenie* (Reichswehr, Landsturm tedesca). — L'*Almanach de Gotha* dà in tempo di pace 884,488 uomini ed in tempo di guerra 1,769,248 oltre 185,000 cosacchi; aggiungendo le truppe non comprese nei quadri e la opoltschenia son 3 milioni di soldati. Per quanto queste due fonti non sieno molto concordi, pure risulta evidente che nei quadri dell'esercito è iscritto un gran numero di uomini. Notiamo più in particolare che le forze russe nell'Asia centrale hanno il loro quartier generale ad Askabad e che il governo russo tien guarnigione ad Askabad, Sarachs e Merv oltre che sulla via da una all'altra di queste città e lungo il confine segnato recentemente (*England and Russia face to face* ecc., *op. cit*, by A. C. Yate, pag. 435).

(1) Haymerle *op cit.* 108: «... es keineswegs feststeht England werde dann vollkommen isolirt in Europa dastehen, wie es heute der Fall ist ».

dendosi per un territorio di 400 mila miglia geografiche, per una estensione di 700 miglia dalla penisola di Kola al Nord al monte Ararat al Sud e per 2500 miglia in larghezza ed avendo un colossale effettivo di soldati come testè abbiamo veduto, potrebbe credersi da qualcuno che questo impero sia assolutamente in istato da resistere a tutte le potenze del mondo riunite, ma invece appunto la sua estensione, secondo l'autore testè rammentato, può esser causa di debolezza: perchè la topografia ed il clima dell'impero, la rara popolazione, e la mancanza di convenienti industrie per i bisogni dell'esercito sono altrettante cause che impediscono lo sviluppo e l'incivilimento (1). Ma non tutti partecipano a siffatta sfiducia nell'effettivo delle forze russe dalla quale risulterebbe che l'India non ha nulla a temere ed invece il Marvin nell'ultima opera sua (2) nota che sebbene la capitale della Russia sia Pietroburgo, pure il centro ferroviario è Mosca e che c'è tanto da questa città a Costantinopoli quanto dalla stessa a Krasnovodsk sul Caspio e, notisi, soggiunge, che invadendo la Turchia, la Russia avrebbe da guardarsi le spalle per causa dell'Austria, mentre nel Turchestan ha le mani più libere, perchè sebbene una guerra lontana potrebbe, come si è visto, essere sfruttata dai suoi perpetui nemici, pure il pericolo è di gran lunga minore e ad ogni modo nell'Asia Centrale lo czar non ha a combattere che un nemico. E poichè confrontando siffatta idea con quella differente dell'Haymerle che abbiamo rammentato prima, non possiamo dichiarare nè questa nè quella assolutamente falsa, ma se non avessimo altre prove nè pro nè con-

---

(1) Haymerle *op. cit.* pag. 122.

(2) *The Russians at the Gates*, pag. 137 a 141. Book III, Chapter I, *Lessar's Journey from Askabad to Sarachs.*

tro, non potremmo concluder nulla in proposito, stimiamo opportuno far cenno delle condizioni del paese e delle maggiori o minori difficoltà fisiche che troverebbe un esercito a passare per queste regioni, le quali già abbiamo veduto quanto sono inospitali. Comincieremo dal rammentare la testimonianza di Cristoforo Negri che osservava nel 1878 che questi dossi di monte sembrano fatti appositamente per servire di passaggio agli eserciti (1) e soggiungeva che se si fosse consultata la storia, i geografi ne avrebbero dedotto che queste catene non potevano essere nella direzione dei meridiani e che dalle vette dell'Elbruz a quelle dell'Indo-Coh, vi doveva essere necessariamente soluzione di continuità, perchè altrimenti non si sarebbero fatte tante spedizioni d'eserciti: ma di ciò diremo tra poco. Noteremo qui che anche il Keane concorda negli apprezzamenti che dà il Marvin della geografia di quei paesi e della facilità di impossessarsene (2) e anche egli nota con quest'autore che presso lo sbocco (*defilé*) dal quale passa il fiume Tejend, le ultime traccie del Parapamiso sono segnate dal passo di Robat che non è alto più di novecento piedi e sostiene che l'ascensione nel Turchestan è facile e la scesa ad Herat è ancor più facile; questa dice il Keane sulle traccie del Marvin, fu come una rivelazione per gli uomini di stato inglesi nessuno dei quali si aspettava la Russia dal Caspio perchè ingannati dai movimenti di Kaufmann che fece una vera finta (3), credevano l'Afganistan inaccessibile ad Occidente e facile ad Oriente mentre succede proprio il contrario e si vide

---

(1) *Riflessioni geografiche e politiche* ecc. nell'*Esploratore* Anno 1878, Anno II, N. 25.

(2) *The Academy*, Juni 16 O. 1883.

(3) .... a palpable feint.

che la gran barriera tra Sarachs ed Herat dalla parte afgana dell'Hari Rud non era altro che una chimera (1). Si capisce che l'opinione in proposito cambiò molto da prima quando si credeva che il Parapamiso fosse insormontabile a quando poche righe del *Golos* di Pietroburgo dichiararono che Lessar aveva scoperto un monte alto appena il doppio della cattedrale di S. Paolo di Londra.

Vero è, nota il Marvin, che già Skobeleff aveva dichiarato che ai Russi mancano i mezzi di trasporto, ma adesso non può più dirsi così ed i nuovi possessi sono strettamente congiunti al resto della Russia per la via del Caspio (2). Diciamo dunque che da questi nuovi possessi riesce facile la via per Herat perchè appunto lì la gran muraglia che si dirige dal Portogallo al Giappone si apre in un varco che si trova singolarmente sul prolungamento dell'accennata linea di navigazione del Volga e del Caspio (3). La catena d'Elbrouz che nel Demavend si alza a diciannove mila piedi, subito si abbassa anzi si precipita dal lato del Nord e si annulla nel Caspio (4) ed è tanto vero che,

---

(1) .... a moonshine.

(2) MARVIN, *The Russians at Merv and Herat* ecc., *op. cit.*, pag. 315.

(3) Così il NEGRI, nelle moderne geografie a quello che ci sembra non vi è scritto di una catena continua dal Portogallo al Giappone ma si distingue tra la dorsale europea ed il sistema asiatico che ha per base il gran rialto centrale: tutt'al più potrà dirsi che le diramazioni di questo verso ponente giungono fin presso al Caspio. Quanto alla strada d'invasione per l'India, questa secondo i più deve andare per Herat e Candahar ed appunto perciò il governo dell'India concentra le difese alla linea di Kandahar e quello di Russia per lo stesso scopo ha costruito la ferrovia per la quale dal Caucaso e dal Turchestan si concentrano truppe a Merv ed a Sarachs (*England and Russia face to face* ecc. by A. C. YATE).

(4) Notisi che qui discutiamo soltanto la possibilità dell'invasione russa ad Herat ed alle Indie, mentre nel paragr. 74 tratteremo della

ripetiamo ancora una volta, per questo passo furono condotte non meno di otto spedizioni, e mentre prima di Alessandro Magno l'India fu isolata quasi completamente, da questo conquistatore in poi gran parte della storia delle invasioni dell'India si concentra nell'Afganistan: queste sono dovute alla razza ariana in genere, ai Greci che seguivano il Macedone, ai sultani Gaznevidi, a Tamerlano e a Nadir-Shah il tiranno che occupò il trono di Persia, ed han valore ed importanza differente una dall'altra, ma son tutte fatte per l'avvallamento o depressione della quale abbiamo detto e questo prova che i picchi dell'Indo-Coh e delle sue ramificazioni non hanno in nessun tempo della storia fermato nè impedito i conquistatori e le invasioni, o che siano partiti dalla Persia o dal mar Nero o dal Caspio o dai kanati dell'Asia centrale (1). Ed il Marvin lamentandosi al solito della inazione inglese e dell'abbandono di Candahar (2) sostiene energicamente che lo stato maggiore russo non potrebbe esprimere con più chiarezza di quello che ha già fatto la convinzione della facilità di un'invasione russa alle Indie e la fa-

---

possibilità della ferrovia transcaspiana ad Herat: non vi è dunque ripetizione della stessa materia. Sempre a questo proposito, vedi Ferrier, *La Russie Politique et Militaire*, Paris, Dentu 1887, pag. 187.

(1) Cfr. Seeley, *op. cit.*, 333 a 335 con Simond, *op. cit.*, 71.

(2) Il Barth. de S. Hil, nell'opera accennata, pag. 21, biasima anch'egli l'evacuazione di Candahar per opera degl'Inglesi: inoltre vedi nell'opera *The Russians at Merv and Herat* tra la pag. 26 e la 27, la vignetta che rappresenta in caricatura la Russia che si avanza verso l'Afganistan e l'Inghilterra che si ritira o per esser più esatti rappresenta un Russo che mette il piede nella regione dei Turcomanni, mentre un Inglese si ritira dall'Afganistan.

cilità colla quale suppone pure che il popolo indiano farebbe causa comune coll'invasore (1).

Stabilito che secondo noi è tutt'altro che impossibile materialmente tentare un'invasione delle Indie dalla parte di N.O., ritorniamo ora sopra un fatto accennato fuggevolmente ma più di una volta, che cioè i Russi aspettati dal Nord giunsero invece dall'Ovest: questo fatto fu da qualcuno preveduto fino dal 1872 nel qual anno fu detto che essi avrebbero dovuto seguire la via della valle dell'Attrek per la quale strada si diceva che valesse molto l'alleanza e la sottomissione della Persia. Parimente quattro anni dopo Leo Quesnel sosteneva (2) che i passi migliori per invadere l'India non sono attraverso Cabul e l'Afganistan, ma attraverso Merv che egli allora dichiarava sarebbe stato un importante centro commerciale oltrechè strategico: il Quesnel concludeva rammentando l'opinione del Rawlinson presidente della Società Geografica di Londra che appunto raccomandava di difendersi non dall'Indo-Coh ma dall'Afganistan (3) e combatteva energicamente

---

(1) Marvin, *The Russians at Merv and Herat*, pag. 123. Lo stesso autore sul frontispizio dell'opuscolo pubblicato successivamente sulla quistione ed intitolato « *The Russian Annexation of Merv what it means ant what it must lead to* » London, Allen, 1884, riporta le parole del generale Skobeleff relative all'invasione delle Indie, che in inglese suonano così: « Finally, it would be our chief duty to organize masses of Asiatic cavalry, and hurling them on India, as our vangnard, under the banner of « Blood and Rapine » thus bring back the times of Tamerlane ». Quanto alla linea che dovrebbe seguire un esercito per invadere l'Indie e quanto alle sue varie ubicazioni oltre quello che abbiamo già detto in proposito, vedi Haymerle, *op. cit.*, pag. 60 a 67 (*Die Einbruchs-Linien der Russen naeh Afganistan*).

(2) *Revue Politique et Litteraire*, 1876, vol. I, pag. 137.

(3) Diverse volte la Società Geografica di Londra discusse siffatta quistione dell'invasioue dell'Indie per parte dei Russi e tra le altre anche uell'importante seduta del 27 Novembre 1882 nella quale

l'idea espressa da un altro periodico inglese secondo il quale bisognava invece incoraggiare la Russia perchè questa porta seco la civiltà in Asia ed al suo sparire ritornerebbe la barbarie (1). Finalmente sempre a questo proposito, noteremo col Marvin che l'Inghilterra prima aspettava la Russia da Oremburgo e dall'Asia centrale e si fidava nella forza di Cabul e dell'Indo-Coh, mentre dal 1882 in poi i Russi si avanzavano dal Caspio verso Candahar (2). Ed appunto coll'invasione fatta lungo questa linea, successe la presa di Merv che come si è veduto si vuole da molti non sia la chiave delle Indie (specialmente dopo che è caduta nelle mani dei Russi) ma sarà sempre uno dei punti più importanti dell'Asia centrale sotto l'aspetto strategico, tanto è vero che quelli che la pensan diversamente, possono soltanto negare che sia il punto dal quale debbono passare gli eserciti per conquistare le Indie, ma più non possono davvero negare. E se non vogliamo all'incontro convenire col generale Valentino Baker il quale asserisce un poco troppo assolutamente, che l'occupazione russa di Merv implica l'occupazione di Herat, pure crediamo opportuno riportare per ultimi argomenti in proposito le principali conclusioni di un opuscolo del Marvin su

si lesse in proposito una memoria di Lessar e la lettera del generale Venukoff testè riepilogata, e s'impegnò sulla quistione una discussione alla quale presero parte tra gli altri lo stesso Rawlinson, Bartle Frère, Riccardo Temple ecc. Vedi MARVIN, *The Russians at Merv* ecc., pag. 258 e sqq.

(1) Questo periodico è l'*Edimburgh Review* del Luglio 1875: alle idee che vi si sostengono sono identiche quelle del general Venukoff alle quali accennammo nella nota precedente.

(2) *The Russians at the Gates of Herat*, pag. 159: When English statesmen looked in those days towards the advancing Cossach, they gazed at Cabul and the lofty Hindoo Koosh in its rear. There *was* a barrier then.

questa quistione, non senza notare però che i fatti le hanno mostrate in parte esagerate, perchè sono ormai passati tre anni dal tempo in cui egli profetizzava avvenimenti tanto dolorosi per l'Inghilterra e nessuna delle sue profezie si è ancora avverata (1). Comunque sia egli comincia dal rammentare che mentre i Turcomanni erano assolutamente quieti e la Russia non aveva motivo di lamentarsi di loro, improvvisamente si sentì dire che Merv era caduta in mano di Alessandro, il quale (dice il Marvin) con questo improvviso assalto ha perduto la fiducia del popolo Inglese (2): da allora i Cosacchi sono a contatto cogli Afgani e se l'Inghilterra non si affretta molto a difendere Herat e se la diplomazia non trova un durevole *modus vivendi* questa città potrà in breve cadere nelle mani dei Russi. La presa di Merv implica la riunione delle forze del Caucaso che sono circa centomila uomini (3) colle forze del Turchestan che montano a ventisettemila, implica la riduzione di Bokkara da stato indipendente a stato dipendente: inoltre essendo tanto avanzati i Russi che cosa avverrà? che le tribù obbediranno ai Cosacchi che hanno tanto dappresso e non all'emiro afgano lontano da loro il cammino di tante giornate, avverrà che in due marcie i Russi potranno impadronirsi di Herat.

---

(1) Vedi l'opuscolo già rammentato « *The Russian Annexation of Merv: that it means* ecc. » passim. Nell'opera rammentata del Ferrier stampata nel corrente anno 1887 si sostiene pure che Merv non è la chiave della via per le Indie.

(2) Marvin *The Russian Annexation* ecc., pag. 6: « Merv has been won, but Alexander III has lost what he can never regain, the confidence of the English people ».

(3) Non possiamo nè approvare nè smentire questa cifra data dal Marvin sulla guarnigione del Caucaso, perchè nelle fonti da noi consultate sull'argomento (Haymerle ed Alm. de Gotha) si parla delle forze dell'esercito russo ma non del modo in cui sono ripartite.

Ancora si deve considerare che un'altra via per Merv è quella di Krasnovodsk, che sta di contro a Baku dove sorge un importante centro industriale dovuto allo sviluppo dei depositi di petrolio (1) e poichè l'armata del Caucaso che in tempo di pace è di circa centomila uomini ha il suo quartier generale a Tiflis, il Marvin nota, e ci sembra non a torto, che da Tiflis a Baku la ferrovia porta le truppe in venti ore: a Baku sul Caspio vi sono cinquantà vapori e venti nuovi se ne fanno annualmente, questo oltre tutti gli *steamers* del Volga: da Baku a Michailowski si va in ventiquattr'ore, d'onde a Kizil-Arvat per il tronco già costruito della transcaspiana della quale parleremo, in sei o sette ore ed abbiamo poi

1.° Da Kizil-Arvat ad	Askabad	161	miglia	
2.° „ „	Sarachs	331	„	
3.° „ „	Merv	368	„	
4.° „ „	Herat	533	„	(2)

e questo per un paese del tutto piano ad eccezione della lęggiera elevazione di Barchut-Hills mentre gli Inglesi dovendo passare per la via di Quettah e Candahar, che è assai più difficile, non sarebbero a tempo a parare il colpo. Considerando poi che il generale Skobeleff espresse più volte l'idea che se l'Inghilterra e la Russia devono inevitabilmente urtarsi è meglio che

(1) Se ne parla a lungo nell'altra opera del MARVIN. *The Russians at Merv* ecc. Book IV, *The Russians beyond the Caspian* Chapter I, *The Political Bearings of Baku Oil.*

(2) Vi sono 10 miglia di differenza tra questo computo della distanza da Kizil-Arvat ad Herat fatto dal MARVIN nell'opuscolo *The Russian Annexation* ecc., pag 17, e quello fatto dallo stesso autore nell'altra opera *The Russians at Merv* ecc., pag. 366. Vedi poi paragr. 74.

ciò succeda prima piuttosto che dopo (1), il Marvin asseriva che era giunto il tempo di cessare la discussione relativamente alle quistioni dell'Asia centrale e di darsi decisamente all'opera e raccomandava a tal uopo di chiedere ed ottenere ad ogni costo il permesso di completare la ferrovia a Quettah e di prolungarla poi fino a Candahar (2). Ed a chi dice che Merv è soltanto una fortezza fangosa e che non v'è certo ragione di tanta *mervosità* (3), il Marvin dice in conclusione che in realtà insieme a Merv, la Russia si è annessa: 1.° l'oasi di Merv; 2.° l'oasi di Tejend; 3.° l'oasi di Atak fino a Sarachs; 4.° gli stabilimenti Sarik fino a 140 miglia da Herat; 5.° tutte le steppe tra Merv e Chiwa ossia tutto un insieme di provincie che può considerarsi esteso quanto la Francia e che può armare ben cento mila uomini a cavallo: per ultimo nota che gli avamposti russi distano da Herat di 140 miglia e gli avamposti inglesi di 514 miglia, sicchè questi sono in condizioni molto peggiori di quelli rispetto alla quistione tanto più che a detta di tutti, i Russi non sono esposti a sanguinose battaglie e in molte di queste non perdettero neppure una diecina d'uomini (4). Dobbiamo dunque dire

(1) Marvin, *The Russian Annexation of Merv* ecc., pag. 22. « It is my conviction that if England and Russia should have to knok against each other, the nearer the better » (parole di Skobeleff).

(2) Nella carta annessa all'opera del Simond (*Afghanistan*) la ferrovia Chikarpoor-Sibi arriva per Quettah a Kandahar, ma nell'opuscolo più recente del Marvin (*The Railway Race* ecc.) che vedemmo informatissimo delle cose dell'Asia centrale, vi è una carta secondo la quale la ferrovia arriva soltanto per Quettah all'altipiano di Pishin cioè appena ad un quinto della distanza da Kandahar.

(3) Il motto sottolineato è del duca d'Argyll. V. ibidem, pag. 25.

(4) Vedi la tavola dei morti avuti dai Russi nell'Asia centrale nel Marvin (*The Russians at Merv and Herat*) pag. 89. *Losses in Central Asian battles:* .... total in eleven battles 25... In one battle alone, Makhram, the Russians killed 20,000 of the enemy with a loss of only five killed and nine wounded on their side.

che il caso è disperato per gl' Inglesi e che i Russi riusciranno col tempo a spingersi fino a Calcutta? Non precipitiamo le conclusioni e notiamo piuttosto sempre colla guida del Marvin (al quale come ad autorevolissima testimonianza fanno capo tutti i principali scrittori che han trattato siffatta quistione) che egli in una delle sue opere più volte rammentate (1) proponeva d'imporre ai Russi di cessare dalla costruzione delle loro ferrovie dichiarando che l'estensione delle medesime oltre Askabad e Sarachs sarebbe sempre considerata come una minaccia all'indipendenza di Herat ed alla sicurezza della Gran Brettagna. Finalmente egli stesso nell'ultima opera sua (2) insiste di nuovo sull'importanza straordinaria di Herat e ripete quello che il barone Jomin diceva a lord Dufferin nel 1879, che cioè la Russia badava a difendere i suoi possessi per il caso che gl'Inglesi prendessero Herat, aggiunge che il Martens aveva detto a lui stesso che la Russia avrebbe impedito all'Inghilterra di prendere Herat, perchè questa e non altro si deve considerare la chiave dell'India e ad onta di tutto ciò e forse anche per ciò, l'autore delle migliori opere inglesi sull'Asia centrale, raccomanda ai suoi compatriotti di prendere subito Herat senza indugio. Ma questa città non fu ancor presa e non tenendo conto della campagna diplomatica del 1885 (3), della quale non vi furono conseguenze materiali di gran momento, si può dire che la questione sia rimasta impregiudicata dal tempo della presa

---

(1) *The Russians at Merv* ecc., pag. 380.

(2) *The Russians at the Gates* ecc , *op. cit.*, pag. 161-176.

(3) A. C. Yate, *England and Russia face to face* ecc. Per tutto quello che riguarda la campagna diplomatica del 1885 vedi quest'opera, cap. IX, *The Penjdeh Crisis and the retreat to Tirpul* e cap XII *Results of the commission*.

di Merv e quindi senza bisogno di altre ricerche e di ulteriori aggiunte, abbiamo agio di concludere la quistione che finora abbiamo esaminato e di dire che realmente la Russia ha tali forze ed è in condizioni tali da poter tentare di impadronirsi delle Indie. Dopo aver detto la nostra opinione in questa difficile quistione, stimiamo opportuno rammentare in proposito quella degli altri pubblicisti che han trattato il medesimo argomento e dei quali abbiamo già fatto cenno: intendiamo dire del Geddie, dell'Haymerle e del Vambery. Il primo (1) conclude l'opera sua dicendo che secondo alcuni dalla fertile oasi di Merv, secondo altri dal Korassan, secondo altri dall'Osso e da Bokkara, la Russia potrà tentare di conquistare l'Indostan, ma esaminando la cosa con calma si vede che vi sono molti rischi, la considerazione dei quali non è però valsa a frenare i Russi nell'Asia centrale. Se le due nazioni verranno a lotta tutte e due ne soffriranno nelle condizioni politiche, sociali e commerciali: un incontro ostile sarebbe disgrazia per gl'Inglesi; sarebbe rovina per i Russi perchè il giovine imperatore che ha acquistato il dominio su tante migliaja di Turcomanni osa appena uscire dal suo palazzo di Gatschina.

L'Haymerle nel suo libro già rammentato (2) nota che dall'esser possibile una strada d'invasione per le Indie non ne consegue affatto che per questa strada si possa costruire una ferrovia e tanto meno spedire rapidamente un corpo di spedizione equipaggiato completamente e accompagnato da artiglieria e treno (3);

---

(1) J. GEDDIE, *The Russian Empire Historical and Descriptive*, London, Nelson 1882, cap. XXIV (*Latest Conquest in Central Asia*) pag. 523 (*The central asian problem*).

(2) *Ultima Thule* ecc.

(3) Vedi poi al paragr. 74 le ragioni che si danno dall'*Edimburgh Review* di questa supposizione e vedi nell'*Ausland* l'identica opinione del generale Meyer e dell'O' Donovan.

tanto più che non si sa se la Russia potrebbe servirsi del Mar Nero che per il trattato di Parigi del 1856 può essere chiuso alle navi da guerra straniere. Inoltre, dice l'Haymerle, giova considerare che la Russia dopo perduti i suoi uomini non può metter insieme altri eserciti, mentre l'Inghilterra può spender parecchie centinaja di milioni di franchi più della sua rivale (1). Finalmente il Vambery del quale già esaminammo un'opera e di cui adesso per la prima volta prenderemo ad esaminare un altro opuscolo (2), così conchiude la quistione presente, trattandola forse un poco accademicamente ma ponendola sotto un aspetto molto chiaro e che permette di considerarne tutti i lati: in favore della Russia sta il fatto che questa assorbisce meglio dell'Inghilterra i paesi che ha conquistato, che è più dispotica e quindi ha maggior potere e più capacità di farlo valere, che ha un poderoso esercito (sul quale facemmo le debite riserve), che colla rapidità delle comunicazioni ha guadagnato negli ultimi anni e che gode di molta autorità nell'Asia centrale. D'altra parte dice il Vambery che l'Inghilterra farà di tutto per difendere le Indie contro l'invasore e questo è indubitato perchè, come vedemmo, le idee dei separatisti han pochi fautori, aggiunge che questa ha un ottimo sistema parlamentare e che se si può trovare a ridire sugl'Inglesi, non così sui loro possessi in Asia che sono bene amministrati (3). Ma, conclude, crediamo che sia necessaria una zona neutra e ad ogni modo non cre-

(1) D'altra parte però si noti che all'Inghilterra giova poco il suo naviglio nella quistione dell'Asia centrale: l'osserva l'HAYMERLE *op. cit.* pag. 125: lo notano con lui molti scrittori che han trattato questa quistione e quelli in ispecie contrari agl'Inglesi.

(2) « *Will Russia conquer India?* » by ARMINIUS VAMBERY nella *Nineteenth Century* N.° 95 and 96 January and February 1885.

(3) Concordiamo in tutto e per tutto: vedi il paragr. precedente.

diamo che la Russia possa acquistare altri territorj, perchè non sono più i tempi di Nadir Shah e perchè la Russia dovrebbe *russificare* e assorbire molti popoli prima di giungere alle Indie e, soggiungiamo noi, mentre non è male che tra l'Europa civile e le popolazioni selvagge vi siano i funzionari russi ed i reggimenti cosacchi, che partecipano di queste e di quella e formano in certo modo come uno stato di transizione, d'altronde speriamo che la Russia non giunga alle Indie, perchè è bene moralmente esser convinti della superiorità della libera Inghilterra sulla dispotica Russia, ed è bene confidare che la cupidigia moscovita non raggiungerà il suo scopo (1).

Ma temiamo di aver oltrepassato il limite che ci eravamo imposto in questo paragrafo nel quale non volevamo decidere chi potesse vincere nella ipotetica lotta tra la Russia e l'Inghilterra, nè se l'India resterà a questa o passerà all'altra potenza, ma soltanto quali fossero le intenzioni e le forze della Russia rispetto all'India, per poter trattare poi della costruzione della ferrovia per quella regione e del suo scopo. Quindi ci affrettiamo a riepilogare la materia trattata in questo paragrafo notando che fin da principio dividemmo chiaramente le idee dei non *russofobi* da quelle dei *russofobi* e vedemmo che secondo i primi la Russia mira o può mirare in Asia a qualche cosa di differente dalle Indie o almeno che Merv non ne è

---

(1) Vedi HAYMERLE *Ultima Thule*, *op. cit.* pag. 98. Rammenta gli uomini più illustri dell'Inghilterra nelle scienze, nella filosofia nelle lettere e nella politica, annovera le più insigni conquiste della Gran Brettagna e termina così: «....ein solches Volk wird nicht zu Grunde gehen... weil es vorübergehend von Staatsmännern geleitet wird welche beschaulicher Weisheit näher stehen als politischer Energie ».

la chiave e che la sua caduta in mano dei Russi non significa che questi conquisteran l'Indostan; vedemmo di contro che dall'insieme di varj dati storici risulterebbe che l'impero russo da molto tempo ambisce ad occupare quella regione e ci siamo apertamente schierati tra quelli che sostengono che adesso la Russia in Asia mostra chiaramente di non poter avere altra mira al di fuori delle Indie ed abbiamo detto pure che questa invasione che ad ogni modo si effettuerebbe dal N. O. e non dal Nord come si credeva dapprima, dev'essere dichiarata abbastanza facile materialmente come furon facili quelle che la precedettero e di cui parla la storia. Finalmente abbiamo mostrato l'importanza che ha la presa di Merv ed abbiamo discusso i modi di difesa notando che questi consisterebbero specialmente nella conquista d'Herat e aggiungendo che la riuscita di questa ipotetica invasione nell'India è molto problematica. E poichè questo non è argomento del quale dobbiamo trattare, non lo approfondiamo e piuttosto vogliamo discorrere di un altro modo di difesa che secondo alcuni si offre agl'Inglesi e che è la costruzione della ferrovia dell'Eufrate della quale esamineremo dapprima le cause e l'ufficio per dire poi le ragioni per le quali non fu costruita ancora e non sarà probabilmente per molto tempo. Collo studio di questa ferrovia proposta dagl'Inglesi, rientriamo in materia di strade commerciali dicendo che dopo gli ultimi progressi dei Russi in Asia si insiste di nuovo su questa strada della quale si tratta da molto tempo; ossia dopo gli ultimi avvenimenti, l'arme d'offesa per i Russi è la ferrovia del Caspio e l'arme di difesa per gl'Inglesi è la ferrovia dell'Eufrate.

§ 73.° — *La ferrovia dell' Eufrate.*

Non vi è una sola strada proposta attraverso il bacino dell' Eufrate e del Tigri, dal mar Mediterraneo al golfo Persico, ma secondo il Cameron che ha trattato estesamente di questo argomento (1) possiamo enumerare non meno di nove tracciati tutti proposti collo scopo di trovare per le Indie una strada più breve di quella offerta dall' attuale via per il canale di Suez, non foss' altro perchè le strade che danno il massimo di passaggio per ferrovia ed il minimo per mare, sono le migliori per il trasporto della posta e dei passeggieri e per articoli di mercanzia di gran prezzo (2). Le strade in quistione sono da lui enumerate nell' ordine seguente:

1.° Via da Costantinopoli per Diarbekr, Mossoul e Bagdad al Golfo Persico.

2.° Dal Golfo di Iskanderoon ad Aleppo e per la valle dell' Eufrate a Kowait.

3.° Da Tripoli, via Palmira a Bagdad o a Kowait.

4.° Da Tiro a Kowait o a Bassora.

5.° Da Sidone a Damasco e di lì a Bagdad od a Kowait.

6.° Da El-Arish a Kowait od a Bassora.

7.° Una linea che parta dal porto di Seleucia.

8.° Una linea da Aleppo per Mossul verso Teheran, Herat, Caboul e per il Khyber verso Attok.

9.° Da Tripoli ad Homs, Hamah, Jdlib, Orfa, Mossoul, d' onde per la valle del Tigri a Bagdad e poi a

(1) *Our Futur Highway* by VERNEY LOVETT CAMERON, London, Macmillan and C. 1880.

(2) CAMERON, *op. cit.* II, N. 90.

Bushire e nell'avvenire a Kurrachee per il Laristan ed il Beluccistan (1).

Il primo di questi tracciati è escluso dal Cameron per la natura montagnosa dell'Asia Minore, il secondo perchè la valle dell'Eufrate al disopra di Bir-ed-Djek è quasi incolta, il terzo perchè Bagdad non potrebbe essere capo di linea, il quarto è da scartarsi secondo quest'autore perchè manca il traffico locale e così pure il successivo a causa dei monti che vi sono tra Sidone e Damasco. Quanto al sesto progetto l'autore dichiara che non può essere accettato per essere deserto il paese: finalmente il settimo progetto parte dal porto di Seleucia che è del tutto insufficiente e l'ottavo è parimente impossibile ad adottarsi perchè passa per il Nord della Persia e dell'Afganistan sicchè, sempre secondo quest'autore, non resta come possibile a discutersi se non l'ultimo dei tracciati testè rammentati (2). Comunque sia, nessuna di queste ferrovie è stata ancor cominciata neppure a costruire e non pare nemmeno che si abbia in animo di farle (3), ma per il nostro assunto giova

---

(1) Cameron, *op. cit.* vol. II, cap. XV, pag. 292.

(2) Cameron, ibidem fino a pag. 302.

(3) Questo risulta anche da una lettera privata della quale siamo debitori alla gentilezza del signor Danvers capo dell'*India Office* di Londra. Ne togliamo i seguenti brani: «......there is no intention so far Y am aware on the part of the English to build railways in Asia from Asia Minor and the Valley of the Euphrates and Tigris to India. The subject has no doubt frequently been discussed in England, and has been investigated by a committee of the Parliament of Great Britain.... but no measures have beeu taken by the government of this country for carrying out any such project.... » Lo stesso risulta anche da un'altra lettera che abbiamo ricevuto da Simla (*Government of India: Public Works Department*) nella quale parlando di ferrovie anche più generalmente, si dice che « the Government of India is taking no steps to connect the indian railways system with the European system ». Abbiamo visto

esaminare siffatta quistione notando che fino da quando gl' Inglesi si convinsero che non era praticamente facile la ferrovia all' Indie per Costantinopoli e le rive del Golfo Persico, cominciò ad acquistare più fautori l' idea della ferrovia dell' Eufrate che risale ad un tempo ancora più antico. In un articolo di una rivista che abbiamo sott' occhio si nota prima di tutto che nelle regioni in quistione vi era nel medio evo molto commercio ma che poi per le conquiste mussulmane siffatte regioni furono molto guastate. L' autore dice che la via dalle coste della Siria all' Eufrate superiore e di lì al Golfo Persico, è di gran lunga più corta di quella di Suez, nè crede che i trasbordi diano molto incomodo per i viaggiatori e per le mercanzie leggiere ed osserva inoltre che la strada è assai meno calda e più salubre. Nello stesso articolo si continua a dire (1) che i porti della Siria dai quali dovrebbe muovere la ferrovia sono assai malsani, e che secondo le opinioni più diffuse e più accettate, la strada dovrebbe passare dalla riva destra dell' Eufrate e non dalla sinistra del Tigri che è di trecento miglia più lunga dell' altra; così si andrebbe da Londra a Bombay in 349 ore cioè in quattordici giorni e mezzo risparmiando la terza parte del viaggio. Nessuno di coloro che sanno per quali modi diventino potenti e ricche le nazioni, domanderà se sono utili queste linee in genere e quella dell' Eufrate in ispecie. A proposito di questa osservava sir Bartle Frêre circa allo stesso tempo: « se noi non ci affrettiamo a costruire questa linea, intanto la Russia si avanzerà e non potremo più opporci a che il commercio passi per le sue ferrovie » (2). Per la parte superiore della linea

che la ferrovia verso Candahar non è compiuta e ad ogni modo non ha a che fare con quelle di cui parliamo.

(1) *Edimburgh Review*, January 1879, *The Road to India.*

(2) *Edimburgh Review*, art. cit., pag. 127.

da Seleucia a Beles sull'Eufrate, abbiamo tante informazioni e tante notizie che il lavoro si sarebbe potuto cominciare anche subito. Quindi, continua l'anonimo autore (1) fu formata una società che ebbe la concessione di questa ferrovia nel 1857, ma non se ne fece di nulla e questo, a dire dell'Andrew presidente della società medesima, perchè Napoleone III vi si opponeva: nell'articolo in quistione si continua dicendo che fu esagerata la scarsezza della popolazione che ascende a tre milioni e mezzo e che non si deve tenere molto conto delle incursioni degli Arabi ed in conclusione si dice che a Cabul come in Livadia, a Delhi come al Cairo, a Berlino come a Parigi, si accoglierebbe rispettosamente la notizia che l'Inghilterra vuol toglier ostacoli alla sua via più corta per l'India. Finalmente si conclude rammentando le parole pronunziate dopo la battaglia di Sadowa dal feldmaresciallo austriaco barone Kuhn di Kuhnenfeld il quale così disse: « Qualunque sia l'importanza del canale di Suez certo la ferrovia dell'Eufrate è più importante, perchè offre modo di opporsi alle incursioni dei Russi » (2). Questo si

---

(1) Abbiamo già rammentato che nè gli articoli dell'*Edimburgh* nè quelli della *Quarterly Review* sono firmati. Questo che esaminiamo è certo di uno dei fautori dell'Andrew ma non di lui; almeno non siamo disposti a crederlo, perchè, come vedremo subito, il suo nome vi è rammentato.

(2) Potrà notarsi da qualcuno che questa ferrovia dell'Eufrate ai giorni nostri si vorrebbe costruire lungo il tracciato dell'antica strada che portava le merci del Golfo Persico su per l'Eufrate ed un poco di spazio di terra al Mediterraneo, e che come notammo al paragr. 30, fu distrutta dall'Albuquerque colla presa di Ormuz. Ed è verissimo, ma il parallelo che facciamo per le vie di Suez, del Caspio e di Panama come son proposte nel secolo nostro con quelle proposte per gli stessi tracciati nel secolo decimosesto, non crediamo opportuno di farlo per la via dell'Eufrate, specialmente per tre motivi: cioè prima di tutto perchè la strada dell'Eufrate non è pro-

scriveva nel 1879: notiamo poi che l'idea di questa ferrovia da mare a mare non nacque tutto ad un tratto, ma al tempo della esplorazione di Chesney era incerto il punto di partenza sul Mediterraneo (mentre adesso pare accertato che debba essere il golfo di Alessandretta) e nessuno si proponeva di farla costruire oltre il fiume Eufrate: ancora un altro punto discutibile è quello per il quale si discute se per l'Inghilterra sia preferibile la via dell'Eufrate come riconobbe la commissione che si occupò della quistione nel 1872, oppure se avuto riguardo alla cooperazione richiesta della Turchia sia preferibile la via del Tigri (1). Ma è tempo che veniamo a dire qualche cosa dei vantaggi principali per i quali si raccomanda dai principali russofobi questa ferrovia: cominceremo dal Marvin il quale dice che è necessario per la sicurezza politica dell'Inghilterra stabilire un'altra via di comunicazione oltre quella già esistente per Suez. Non vi è che una strada possibile secondo quest'autore il quale raccomanda molto di costruire la ferrovia attraverso l'Asia Minore, dal Mediterraneo al Golfo Persico per estenderla poi attraverso al Beluccistan fino alle Indie e conclude in tal modo le sue osservazioni: « Se la Russia ha una ferrovia per le Indie anche noi dobbiamo avere una ferrovia per l'India e se noi non possiamo farla dobbiamo almeno

---

posta nel 500 dunque non è inclusa nell'argomento enunziato dal titolo ed esce dallo schema del lavoro omai stabilito, poi perchè questa strada nel 500 non solo non è proposta ma come dicemmo sparisce e cessa d'esistere e finalmente perchè, come vedremo, anche nel nostro secolo è lontana dall'essere effettuata: è rimessa a tempo indefinito, mentre il canale di Suez è eseguito, quello di Panama è in costruzione e la ferrovia del Caspio ha avuto un principio di esecuzione.

(1) ANDREW, *Euphrates Valley* ecc., *op. cit.*, pag. 80.

impedire l'influenza russa » (1). Più a lungo ne parla l'Andrew il quale ne ha fatto l'argomento dell'opera sua più volte rammentata (2), anzi in conclusione l'argomento unico dei suoi studj (3). Egli osserva che per l'importanza sempre crescente del commercio generale sarebbe necessario stabilire una via di alternativa oltre quella di Suez anche quando non ve ne fosse una migliore. Ma quella dell'Eufrate, egli soggiunge, è molto preferibile perchè è la più corta, la più facile e la più sicura strada che si possa desiderare tra l'Europa e l'India: questo asserisce l'autore e questo ripete su tutti i toni e poi soggiunge che siffatta via può sempre essere usata, mentre quella di Suez è da temersi per l'eccessivo calore, come già abbiamo osservato anche noi; nota che la sezione dal Mediterraneo al Golfo Persico è molto più praticabile di tutto il resto della linea (4), che questa mentre starebbe da sè, può anche formar parte di una linea più ampia e più importante e finalmente osserva che in caso di

---

(1) *The Russians at Merv* ecc., pag. 373 « It Russia as a railway to Iudia, we must have a railway to India. If we do not construct our railway now, we must see that no one touches the region through wich the line will some day have to pass ».

(2) *Euphrates Valley Railway*, a lecture by sir William Andrew, London, W. H. Allen, 1882, pass'm e specialmente pag. 24 a 86.

(3) La medesima pertinacia nel raccomandare la ferrovia dell'Eufrate si riscontra anche nell'altre opere dello stesso Andrew « *India and her Neighbours* » « *Our Scientific Frontier* » delle quali parimente abbiamo fatto menzione.

(4) Andrew, *Euphrates Valley* ecc. pag. 39: The line from the Mediterranean to the Persian Gulf has been demonstrated to be eminently practicable and easy, which the other portions of the route between Constantinople and India are not. While capable of forming part of a trough line, it would, at the same time be complete in itself and independent of any disturbauces in Europa.

guerra, la gran strada proposta da qualcuno, Londra-Costantinopoli-India, sarebbe perfettamente inutile perchè in virtù delle leggi internazionali, e noi pure l'abbiamo osservato, le truppe non potrebbero passare per via di terra e dovrebbero andare per la via di Gibilterra, onde riesce di grande utilità un porto sul Mediterraneo. Nè diversamente concluse sull'argomento la commissione che se ne occupò nel 1872 (1) la quale espresse presso a poco queste idee: « Il sistema russo di ferrovie è quasi completato fino a Tiflis e tra poco raggiungerà Reshdt alla frontiera persiana (2). Questo sistema ferroviario si può estendere al Golfo Persico che sarebbe così in comunicazione diretta col mar Nero e con Poti. Il lavoro non sarà molto difficile da nessuna delle due parti ma i membri della commissione trovano che c'è ragione di aspettare la sanzione se non l'attiva concorrenza del governo turco in qualunque progetto possa essere presentato: preferiscono Alessandretta a Tripoli per punto di partenza per una linea a destra dell'Eufrate, mentre preferirebbero Tripoli se si scegliesse una linea lungo il Tigri. Il tempo che s'impiegherebbe per mandare le merci dall'Inghilterra a Bombay è variamente stimato e la durata del viaggio dipende dalla lunghezza della ferrovia, dalla rapidità colla quale si muoveranno i treni e via dicendo ». — Il capitano Tyler stima che la linea Scanderoon-Eufrate

(1) Vedi « *Report of the Select Committee of the House of Commons on the Euprhates Valley Railway* dated 22 July 1872. *Extracts* nell'opera ultimamente rammentata dell'Andrew a pag. 75 e nell'altra opera dello stesso autore *India and her Neighbours* London, Allen, 1878 in fondo.

(2) E da ciò ognun vede quanto pericolo ne risulterebbe per le Indie così minacciate dai Russi. Vedremo che la linea Michailowsk-Merv non si allontana molto da siffatta frontiera persiana.

da prolungarsi poi per terra fino a Bombay, si possa calcolare a 723 miglia di lunghezza che richiedono un viaggio di 92 ore (1) e naturalmente la via si viene a scorciare prendendo per punto di approdo Kurrachee invece che Bombay, con che si viene a guadagnare molto specialmente nella stagione dei monsoni. Anche egli aggiunge che tutti raccomandano un'altra strada per il caso possibile dell'otturazione del canale di Suez che potrebbe esser guasto per mezzo della dinamite e potrebbe esser otturato coll'affondarvi una corazzata od anche una nave di minor importanza. Ma per tornare alla commissione d'inchiesta ed al suo compito diremo che questa nel 1872 dichiarò che non si poteva affermare precisamente in qual momento sarebbe stato completato il sistema di ferrovie che collega Kurrachee con Peshawer (che adesso è compiuto) ed osservava che ad ogni modo non v'era dubbio che una via per mezzo del Golfo Persico e di Kurrachee e della frontiera N.O. dell'India Britannica avrebbe offerto modo di comunicazione tra l'Inghilterra ed il Punjab e che questa via sarebbe stata preferita a quella già in esercizio da Suez a Bombay. Più chiaramente ancora sono enumerati i vantaggi di questa ferrovia nella lettera di Andrew a Palmerston (2): egli scrive che siffatti vantaggi sono i seguenti: 1.° Si ridurrebbe la distanza di circa mille miglia ed il tempo a quattordici giorni cioè

(1) Da quel'o che abbiamo detto prima ci sembra che il calcolo risulti errato: in generale si calcola una velocità di 40 miglia l'ora per i treni diretti e poichè qui la velocità sarebbe di gran lunga minore, vogliamo piuttosto credere ad una inesattezza o a mancanza di proprietà nell'espressione che ad un vero errore.

(2) *India and her Neighbours*, pag. 372. *Letter from W. P. Andrew Esq. to the Right. Hon. Viscount Palmerston* H. G. London, June 30, 1857.

alla metà; 2.° Essendo l'Indo e l'Eufrate così uniti cesserebbe l'isolamento della Persia; 3.° L'Inghilterra potendo arrivare prontamente, in caso di bisogno i porti di Chatham e di Southampton sarebbero presi per base d'operazione invece di Bombay e Kurrachee e finalmente per non dir altro; 4.° I rinforzi militari anderebbero a Kurrachee in tre settimane ed in un'altra settimana a Lahore. Nota inoltre lo stesso autore che colla ferrovia dell'Eufrate i *trecentomila* (1) uomini dell'India essendo uniti per questo modo all'esercito d'Inghilterra si potrebbero giovare scambievolmente e rendersi mutui servigi, senza dire che per esservi tante lince di navigazione non v'ha che da costruire 900 miglia da Iskanderoon od Alessandretta sul Mediterraneo a Kowait o Grain sul Golfo Persico, e così si avrebbe una linea importante assai anche strategicamente perchè difesa in tutto il suo corso da due importanti fiumi e perchè i suoi due termini posson esser protetti dalle navi inglesi. A ciò giova pure molto il possesso dall'isola di Cipro che sarà utile, dice l'autore, per il caso che la lotta non sia nell'Asia centrale, ma in Armenia ed in Mesopotamia, ed anche diciamo noi per il caso che la lotta sia nell'Asia centrale la possessione di Cipro sarà utile ugualmente (2).

---

(1) Ibidem, appendice E. pag. 370. «... and it would be evident, that the great army of India of *300,000* meu being united by these means to the army in England, the mutual support they would render each other would quadruple the power and ascendancy of this country, and promote powerfully the progress, the freedom and the peace of the world ». — Indipendentemente dal tono enfatico di queste righe, osserviamo che in esse si fa ammontare a 300,000 uomini il uumero dei soldati che compongono l'esercito delle Indie mentre abbiamo veduto che è di gran lunga minore.

(2) *Euphrates* ecc,, *op. cit.*, pag. 40 a 47: « The strategic advantage of Cyprus would be conspicuously disployed, the compact-

A queste che sarebbero prove dirette della utilità e dell'importanza della costruzione di siffatta ferrovia dell'Eufrate, se ne debbono aggiungere alcune altre che mostrano i danni che possono derivare dal ritardarne l'esecuzione materiale. Prima di tutto abbiamo il pericolo già notato della possibilità che ha il canale di Suez di essere minato od otturato, e questa possibilità viene rammentata dall'Andrew (1) e dal Marvin il quale ultimo nota, e ci pare d'averlo già detto trattando del canale di Suez, che in questi tempi di dinamite in cui una spia in una notte può far saltare in aria il bosforo egiziano, la ferrovia dell'Eufrate sarebbe utilissima specialmente nel caso che i Russi prendessero Herat e gl'Inglesi Candahar, perchè quest'ultima città può esser congiunta col Mediterraneo dirimpetto a Cipro. In conclusione per quanto questo progetto non sia perfetto, dice il Marvin, bisogna adottarlo com'è, perchè non c'è di meglio (2). Un altro timore manifestato da coloro che insistono molto sulla costruzione di siffatta ferrovia, si è quello che se questa linea che domina tutta la regione dal Mediterraneo al Caspio traversandola diagonalmente, cade in mano di qualche altro stato, della Russia per esempio, il canale di Suez possa esser girato, e la ferrovia possa essere

---

ness, and power of the empire would be greatly promoted, and we should be prepared for the coming struggle, which will not be in the remote region of Central Asia, but in the less distant plains of Armenia or Mesopotamia ».

(1) *Euphrates Valley Railway*, pag. 9, nota 2.

(2) *The Russians at Merv* ecc., pag. 380: « Admitting the existence of defects in it, as must be the case with all enterprises, any railway serving as an auxiliary route to India and shortening the journey thither, is better than none at all ». Nella stessa pagina il Marvin esorta il governo inglese a rendere onore all'attività ed all'operosità dell'Andrew per la ferrovia dell'Eufrate.

estesa per la Persia e per il Beluccistan all'India, pur essendovi nel Golfo Persico tutte le corazzate dell'Inghilterra (1) ossia molti temono che la Russia impadronitasi della via dell'Eufrate, possa trovare facilmente la via della conquista dell'Asia minore e della Siria, sicchè la ferrovia risulterebbe importante per il possesso del quadrilatero del quale è diagonale (2). Se finalmente si confronta questa ferrovia ad altre che sono proposte in Oriente, quelli che la caldeggiano la trovano molto preferibile, molto più utile; così dicono che è preferibile alla ferrovia da Costantinopoli all'India perchè il mar Nero potrebbe diventare un lago russo e perchè Costantinopoli, dove vi è tanta influenza di Russi, non può essere testa di linea di una ferrovia tra l'Inghilterra e le Indie.

Per questi motivi in varie riputate riviste, ad esempio nell'*Edimburgh Review* del 1879, si appoggiano le idee dell'Andrew e del Marvin sull'argomento che testè abbiamo esaminato e vi si dice sovente che il governo inglese dà prova di troppa lentezza ed inerzia (3) e si dichiara che se la ferrovia fosse da costruirsi nel dominio degli Stati Uniti, a quest'ora probabilmente sarebbe già compiuta. Dimostreremo tra breve che secondo noi non dipende da inerzia ma da poca fiducia, il non occuparsi di siffatta costruzione ferroviaria che fa l'Inghilterra, ma intanto noteremo che sempre continuando a paragonarla con altre ferrovie, il Marvin la crede molto più importante che quella del Caspio;

---

(1) *India and her Neighbours*, pag. 298: « nothwistandiug all the ironclads of England being in the Persian Gulf ».

(2) *Euphrates Valley Railway*, pag. 57: « Once in possession of the Euphrates, the road to the Mediterranean, via Aleppo and Antioch, and to the conquest of Asia Minor and Syria is but short ».

(3) .... masterly inactivity... dice il Marvin.

eppure questa è in costruzione e quella non è neppure approvata sebbene l'idea della ferrovia transcaspiana non risalga che a pochi anni fa e di quella dell'Eufrate si parli da ben venticinque anni (1).

E qui non possiamo trattenerci dall'enunciare una quistione in proposito, la quale ci darà il destro in certo modo di concludere quel che abbiamo detto fin ora: si deve accettare l'asserzione che abbiamo trovato più addietro e secondo la quale la via dell'Eufrate sarebbe preferibile a quella di Suez per l'esercito inglese?

L'Andrew risponde francamente che secondo alcuni è preferibile la via di Suez perchè è senza trasbordi mentre secondo altri è preferibile quella dell'Eufrate specialmente nell'inverno: noi per conto nostro faremo soltanto due osservazioni delle quali una a favore della ferrovia dell'Eufrate e l'altra a favore del canale di Suez. Per quali motivi secondo alcuni sarebbe utile strategicamente per l'Inghilterra la costruzione della linea dell'Eufrate, abbiamo già accennato e qui stimiamo inutile ripeterlo: diciamo dunque che ove in caso di guerra il governo inglese volesse spedire attraverso all'Europa rinforzi all'esercito dell'Indie, avrebbe a chiedere il permesso a varî Stati, anzi non potrebbe far passare i suoi soldati per i loro territorî perchè le leggi internazionali vi si oppongono, mentre per la via dell'Eufrate non ci sarebbe che ad ottenere il permesso dall'Impero ottomano che per la sua condizione di faccia agl'Inglesi e per la sua debolezza ac-

(1) *The Russians at Merv and Herat* ecc., lib. IV, cap. IV, pag. 356 « The Euphrates Valley Railway project, for instance, has far greater elements of financial success than the Transcaucasian scheme, and is of far greater strategical importance, yet the goverument... ».

consentirebbe più facilmente alla richiesta. Attualmente dunque esclusa la via Brindisi-Suez resta la via Gibilterra-Suez che è più lunga ma senza trasbordi alla quale si vorrebbe da molti sostituire la via dell'Eufrate che ha il vantaggio d'essere più breve ed il danno di obbligare ad un trasbordo sul Mediterraueo e ad un altro sul Golfo Persico: si vede dunque che la quistione della costruzione della ferrovia dell'Eufrate è una quistione a doppio taglio e siffatta costruzione dovrà esser favorita da chi stima più utile il risparmio del tempo che dannoso il trasbordo e avversata invece da coloro che stimano più dannoso questo, che utile quello.

Perciò dopo avere esaminato gli elogi che si fanno di questa ferrovia in tal modo proposta, dopo aver visto con quanta insistenza si raccomandi come opera di necessaria ed assoluta importanza, è tempo che vediamo come risponde l'Inghilterra per mezzo del suo governo alle premure che le vengono da tutte le parti, ossia è d'uopo spiegare per quali motivi, a quel che è dato immaginare, l'Inghilterra non accetta la strada proposta e si contenta del canale di Suez. Perchè è bene rammentare che nel 1883 la Camera dei Comuni quando si discusse se approvare o no il progetto relativo alla ferrovia dell'Eufrate, ne rimandò la discussione a venti anni, indicando con ciò chiaramente che intendeva di seppellire il progetto se non per sempre, almeno per un tempo indeterminato e che non era affatto persuasa nè commossa dagli eccitamenti e dalle grida di spavento e dalle dimostrazioni di quelli che ne raccomandavano e ne raccomandano la sollecita anzi l'immediata costruzione: sicchè con tutto il rispetto dovuto a Cristoforo Negri il quale asserì (1878) che il canale di Suez non basta più per soddisfare agl'interessi degli Inglesi e che questi vogliono costruire celermente la ferrovia dell'Eufrate e sebbene noi stessi abbiamo mo-

strato che il canale di Suez è esposto ad inconvenienti che potrebbero anche diventare di una certa gravità, pure vediamo in conclusione che l'Inghilterra non si decide alla costruzione della ferrovia della quale ci siamo occupati.

I motivi principali per i quali l'Inghilterra non è affatto sollecita ad approvare la ferrovia in proposito crediamo si possano ridurre ai seguenti. Prima di tutto per quanto a quel che si è visto e da quel che ognun sa, i trasbordi non siano molto dannosi per i viaggiatori, per la posta e per le mercanzie di molto valore e di poco peso, quali sarebbero le pietre preziose le spezie, la seta e via dicendo, pure evidentemente è molto preferibile una strada del tutto marittima come quella del canale di Suez. Inoltre non è tanto molesta la necessità nella quale si troverebbe in caso di guerra l'Inghilterra di chiedere alla Turchia il permesso di spedir truppe attraverso il suo territorio, chè questo per via di qualche concessione della Gran Brettagna crediamo sarebbe relativamente facile e lo abbiamo testè veduto, ma il governo turco ha di per sè stesso e senza l'appoggio della diplomazia così poca stabilità, che non c'è da farne molto caso nè da fidarsene molto e la Sublime Porta ha bisogno di appoggio di altre potenze non che poter aiutare questo o quello Stato. Ancora si deve notare che per quanto dai fautori della linea si facciano grandi assicurazioni in contrario (1), pure non si può negare che in questa regione vi sono da passare deserti che si estendono per vaste estensioni, regioni assolutamente prive d'acqua e poco salubri, cioè che vi sono difficoltà d'ordine tecnico e di costruzione: alle quali considerazioni va

(1) Marvin, Andrew. Opere esaminate, passim.

aggiunta l'altra che il traffico locale del quale tanto si avvantaggiano le strade ferrate, mancherebbe quasi totalmente, perchè nessuno nega che la ferrovia in proposito traverserebbe regioni prive affatto d'importanza commerciale e di ricchezza di qualsiasi genere. Ma quello che ad ogni modo crediamo abbia allontanato o almeno rattenuto gran parte degl'Inglesi dal favorire siffatta costruzione, crediamo sia l'idea che questa non gioverebbe tanto quanto altri pretende, non sarebbe di assoluta necessità, specialmente perchè vi è in Inghilterra, come abbiamo veduto, un partito assai forte che non teme l'avanzarsi dei Russi, non lo considera minaccioso per l'India (1) e non crede che essendo costruita la ferrovia dell'Eufrate per opera dei Russi, la Russia potrebbe di lì minacciare Costantinopoli e Calcutta. Avendo notato che per adesso non si pensa alla costruzione della ferrovia finora esaminata, cogliamo l'opportunità di rammentare circa all'ufficio del canale di Suez nel secolo nostro una conclusione che prima avevamo già dato (2) e ripetiamo che senza negare gl'inconvenienti del canale di Suez dei quali abbiamo tenuto parola, senza negare che vi siano grandi vantaggi colla costruzione della ferrovia dell'Eufrate, pure la maggior parte dei politici e dei commercianti inglesi mostra di credere che non sia assolutamente necessaria la pronta costruzione di questa ferrovia e preferisce il canale di Suez che prende com'è o tutt'al più

---

(1) Non abbiamo bisogno di ripetere che a nostro avviso costoro si ingannano sulle intenzioni della Russia in Asia: sono i liberali (whigs).

(2) Vedi addietro in fondo al paragr. 67.

si limita a chiedere alcune leggi che ne regolino l'esercizio o a desiderare lo scavo di un secondo canale (1).

Ed ora per terminare di parlare delle vie proposte per la valle dell' Eufrate, vogliamo rammentare che in questi ultimi tempi fu proposto anche un altro progetto del quale non vogliamo trattar estesamente perchè non entra nella cerchia delle cose delle quali dobbiamo dire e perchè finora se ne è parlato soltanto in modo troppo generico: intendiamo di alludere alla congiunzione del Mediterraneo col Golfo Persico per mezzo di un canale che risparmierebbe la costosa costruzione della ferrovia dell' Eufrate e il duplice trasbordo dalle navi alla strada ferrata e viceversa. Questo canale sarebbe diretto attraverso alla Siria settentrionale, dalla città marittima di Antakieh (Antiochia) per Aleppo e sboccherebbe nell' Eufrate presso Bolas avendo la lunghezza di 223 kilometri: al tempo stesso si farebbero esplodere le rupi che impediscono il corso dell'Eufrate: in tal modo Aleppo e molte altre città immiserite potrebbero di nuovo fiorire e si avrebbe una nuova via per le Indie (2).

---

(1) Abbiamo già veduto che invece di aprire un altro canale si è deciso di allargare quello già esistente, con che a nostro avviso non si è soddisfatto alle esigenze per le quali si voleva costruire la ferrovia dell' Eufrate.

(2) Ad ogni modo non sembra che si debba considerare come del tutto deposta l'idea di una comunicazione tra l' Europa e l'Indie attraverso i paesi dei quali testè parlammo, perchè nel Maggio del 1887 in un'adunanza tenuta dalla *Society of Arts* di Londra il generale Goldschmid raccomandò di costruire una ferrovia in direzione occidentale da Kurrachee per una lunghezza di 700 miglia ed a levante da un punto della costa asiatica presso Cipro fino a Koweith all'ingresso del Golfo Persico, restando un tratto di mare di circa 600 miglia: Vedi *Ein neuer Weg nach Indien* nell'*Ausland* del l'anno 1887, N. 23, pag. 456.

§ 74.° — *La ferrovia del Caspio.*

Ed ora che ritorniamo all'argomento principale dell'opera nostra vogliamo per impedire che si perda il filo del ragionamento rammentare lo scopo del nostro lavoro che consiste nel confrontare l'ufficio che tre strade hanno nel secolo nostro con quello che avrebbero avuto nel secolo decimosesto se fossero state adottate e lasciando da parte per poco il canale di Suez e quello di Panama, fermeremo un momento la nostra attenzione sulla via di terra per l'Asia e rammenteremo che nel secolo decimosesto messer Paolo Centurione propose una strada continentale per l'India: nel secolo nostro poi si proposero da principio varie strade ferrate da personaggi autorevoli e con vari intenti: quindi queste si ridussero a due gruppi principali cioè alle strade ferrate proposte dai Russi e a quelle proposte dagl'Inglesi e poichè questi e quelli per il corso degli avvenimenti hanno mutato idea ed ora patrocinano strade ben differenti da quelle che una volta proponevano, credemmo utile trattare dell'accrescimento e dell'estensione dell'impero russo in Asia, della condizione degl'Inglesi nelle Indie e degl'intenti dei Russi rispetto alle Indie medesime: discutemmo la verità dell'opinione secondo la quale i Russi intendono di farvi una invasione, vedemmo pure che essi probabilmente effettueranno questa invasione per la via del mar Caspio e per mezzo della ferrovia del Caspio e terminammo coll'osservare che alcuni Inglesi propongono la ferrovia dell'Eufrate come via di difesa: discussa questa e vedute le ragioni probabili per le quali non può essere adottata, veniamo a dire della ferrovia del Caspio che si vorrebbe costruire presso a poco nelle stesse regioni per le quali messer Paolo

Centurione avrebbe fatto passare la sua strada ed esponiamone l'ufficio nel secolo nostro per quello che ci riguarda. In altri termini avendo lasciata da parte, come si è visto, la ferrovia dell'Eufrate ed avendo trovato che la Russia mira alle Indie, giova osservare qual valore abbia questa ferrovia del Caspio colla quale essa giungerebbe appunto alle Indie (1). Notiamo intanto per cominciare, lo stretto rapporto che intercede tra il canale di Suez e la via di terra per l'Asia, osserviamo che se nel secolo decimosesto si facevano la guerra e si escludevano a vicenda, ora pure dipendono uno dall'altro e quando siano messi in attività, in parte si aiuteranno ed in parte si faranno la concorrenza, perchè se è più vantaggioso per il fiorire del commercio che si apra una nuova strada la quale aumenterà l'entità del commercio medesimo, è anche senza dubbio evidente che se le merci avranno due vie tra le quali scegliere, ciascuna sarà meno frequentata. Desideriamo pure che non si perda di vista quello che abbiamo detto addietro (2) che cioè da tanto tempo avanzandosi i Russi da Nord a Sud si credeva in generale che appunto la strada dell'invasione dovesse essere in questa direzione e si rimase in tale idea fino al 1880 fino al qual tempo sembrava che avesse molta

---

(1) Si capisce facilmente che questa strada che paragoniamo a quella già detta del Centurione, non le corrisponde esattamente nel tracciato e sarebbe invero strano che corrispondesse in tutto e per tutto; ma l'una e l'altra sono identiche nello scopo e nei modi proposti per raggiungerlo, cioè nel cercare una strada quasi tutta continentale tra l'Europa e l'India Anteriore e nel congiungere questa col Caspio: la differenza più notevole consiste in questo che secondo il progetto Centurione, il punto di partenza dal Caspio era Astrachan od Asterabad, mentre secondo il progetto Annenkof-Lessar è la baia di Michailowski.

(2) Vedi i paragr. 69 e 72.

probabilità di esser posto in atto il disegno proposto dal granduca Niccolò del quale ci occupammo (1) e che era presentato comunemente col nome di ferrovia del Turchestan: ma per quanto questo tracciato fosse favorito anche dal generale Kaufmann, il governo russo non si decise ad effettuarlo perchè la ferrovia avrebbe dovuto passare attraverso molte miglia di deserti spopolati ed improduttivi (2). E mentre si trattava della ferrovia dal Caspio all'India, si riprese pure il concetto d'una strada per Kiwa perchè nel Turchestan si mostrava malumore per siffatti progetti, ma si vide ben presto che il paese è molto deserto, mal provvisto d'acqua e senza combustibile ed inoltre si pensò che questa ferrovia potrebbe avere importanza per l'Asia centrale, ma non sarebbe diretta all'India come quella proposta nella direzione di Herat della quale ora ci intratterremo. Così ben presto si fece strada il concetto che la miglior ferrovia che si potesse fare era appunto nella direzione di Herat e nell'adunanza della Real Società Geografica di Londra del 27 Novembre 1882 della quale più volte fu fatto cenno, fu letto da Sir Enrico Rawlinson per illustrare la spedizione di

---

(1) Ibidem.

(2) Crediamo che appunto la lunghezza dei deserti e della strada stessa l'abbiano fatta lasciare in disparte, perchè di deserti, per quanto meno, ve ne è pure anche nella strada che prenderemo ad esame. Non sappiamo neppure fino a qual punto lo czar possa far eseguire la sua volontà rispetto alla ferrovia della Siberia che secondo recenti notizie tra breve si dovrebbe imprendere e condurre lungo un tracciato di cui dicemmo al paragr. 68. Questa ferrovia anderebbe da Tomsk, ad Irkutsk e Stretinsk città sullo Schilka, affluente dell'Amur. La costruzione di questa strada e di altre che dovrebbero giungere fin a Vladivostok, si comincierebbe nella primavera del prossimo 1888 (*Die siberischen Eisenbahnen, Ausland.* 1887, num. 39, pag. 776).

Lessar, un foglio che parlava presso a poco in tali termini di questo esploratore: « Lessar dissipò un equivoco: ora non si può più parlare di deserti, nè di sentieri inaccessibili, non si può più ripetere quel che diceva un'accreditata rivista che i Russi non posson invadere l'India perchè c'è di mezzo una barriera (1): questa ora non è alta più di mille piedi: Lessar ha tracciato una linea per la quale merci e passeggieri possono andare dal Caucaso ad Herat ed ha compiuto delle esplorazioni utili non solo alla scienza ma anche importanti perchè poco conosciute (2). Seguiamo Lessar nelle sue esplorazioni e vedremo che egli nella terza sezione tra Sarachs ed Herat passa l'Hari-Rud a Sarachs, segue il fiume per quaranta miglia, poi fa un giro interno all'est per 77 miglia, durante le quali passa per un deserto al piede del Barckhut Pass col quale si traversa il famoso e tremendo Parapamiso d'onde a Kusan prima stazione afgana sull'Hari-Rud ed alle aperte pianure di Herat vi sono 37 miglia e lì le difficoltà cessano del tutto » (3). — Ossia è il caso di dire che Lessar come con un colpo di bacchetta magica fece

(1) *Nineteenth Century.*

(2) Abbiamo già notato che dopo fatta questa esplorazione Lessar negò l'esistenza del letto dell'Osso (vedi paragr. 70): notiamo ora che uno dei suoi compagni, l'ingegnere russo Danilow, famoso per gli studi del tracciato della ferrovia transcaspiana, ha trovato traccie della parte meridionale dell'antico letto dell'Amu Deria che comincia presso Kelif e continua lungo la valle dell'Unjuz; così vien meglio accertata l'esistenza di questo letto del quale abbiamo già discusso (vedi paragr. 34) sebbene la negassero Lessar e l'ingegnere delle miniere Kuschin, quest'ultimo per ragioni geologiche. *Ausland* 1886, N.° 9, pag. 180.

(3) Ch. Marvin, *The Russians at Merv* ecc., pag. 267 « At this point all difficulties cease, and a carriage and four may be driven from Kusan to our outpost of Chaman at the Khojak Pass north of Pishin ».

sparire quei monti immensi che colle loro immense cime perpetuamente nevose dovevano secondo la fantasia dei più stare a guardia delle Indie e che in sostanza furon ridotte a collinette (1). Allora si pensò sul serio a cominciare la ferrovia del Caspio e dapprima per questa come per altre tratteneva molto l'idea della spesa, ma crediamo che sia stata fatta in proposito una riflessione che a noi viene spontanea, cioè che i denari che si spendono per siffatte opere d'industrie sono in generale messi a frutto e che non solo una guerra disastrosa come fu la franco-prussiana del 1870, non solo le guerre di minor conto combattute ultimamente in Oriente, ma ancora la pace armata costa assai più che una ferrovia di simile genere che porterebbe senza dubbio vantaggi più pacifici, più sicuri e più generali (2). Per quello che riguarda la Russia, noteremo che il fondo per le ferrovie in questo paese era stato vantaggioso per le costruzioni stesse ma dal 1879 in poi era quasi esaurito ed a detta dello stesso *Messager Officiel* era quindi divenuto inutile (3). Ma nel bilancio dell'anno passato dell'impero russo cioè in quello del 1886, erano assegnati oltre 53 milioni per porti e ferrovie ossia quindici milioni di più che nell'anno 1885 e di questi, 47 milioni per le ferrovie e 5 per i porti. Comunque sia dopo l'esplorazione

(1) Già nel paragr. 72 avevamo detto qualcosa della facilità del paese: qui abbiamo creduto opportuno accennarvi un poco più ampiamente per mostrare la possibilità della costruzione ferroviaria. Per siffatta costruzione non crediamo sia un ostacolo assoluto la solitudine e lo squallore di cui dicemmo al paragr. 70: ma di ciò a tra poco.

(2) Vedi nell'Almanacco di Gotha le cifre dei bilanci della guerra delle varie nazioni.

(3) *Économiste Français*, 26 Janvier 1884, pag. 103-4.

di Lessar nacque l'idea della transcaspiana della quale faremo la storia in brevi parole non senza notare prima che se ha lo svantaggio di costare troppo cara, nonostante il quale inconveniente però i Russi la impresero, ha d'altra parte il vantaggio di sorvegliare le relazioni tra l'Europa e la Persia sicchè quando si compia la linea che si ha in animo di fare da Reshdt a Teheran, si potrà da Pietroburgo sorvegliare la Persia (1). Diremo quindi che nel 1879 non si pensava a prolungare la ferrovia all'est, si pensava anzi a Djulfa (tra Tiflis, Tabreez e Teheran) oppure a Kars (Armenia): poi il generale Annenkof suggerì una ferrovia dalla baja di Michailowski sulle coste del Caspio fino a Kizil-Arvat ed il governo accettò sebbene Skobeleff mettesse in ridicolo l'idea (2) e a Pietroburgo se ne beffasse l'autore. Si cominciò a dire che le periodiche inondazioni del Caspio avrebbero distrutto la ferrovia, ma Annenkof la costruì fortissima, tantochè neppure l'inondazione del 1881 la danneggiò, nè la sciuparono le tempeste di sabbia che infierirono sulla linea la quale accrebbe molto l'influenza russa nell'Asia Centrale.

Non è ben chiaro quando venisse ai Russi l'idea d'estendere questa ferrovia verso l'India, ma pare verso il 1881 quando l'Annenkof pubblicò l'opuscolo sull'argomento (3) che dapprima non fece chiasso anzi fu

(1) Marvin, *The Russians at Merv* ecc., pag. 355 a 372 e passim (Book IV, Chapter IV, *The Russian Railway to Herat and India*).

(2) Egli disse nel 1882 « Don't talk about the Transcaspian Railway; that's a fad of Annenkof's, Nothing will ever come of it ». *The Russians at the Gates* ecc., pag. 148.

(3) È quello del quale facemmo cenno e che è intitolato « *Akhal-Tekinski Oazis i pooti v Indiyou* » Vedi addietro paragr. 33.

posto in ridicolo ed in Russia ed in Inghilterra finchè in quest'ultimo paese fu riconosciuto come vero dopo ciò che comunicò Rawlinson alla Società Geografica di Londra nell'adunanza del 27 Novembre 1882 della quale sopra tenemmo parola. Dopo la caduta di Geok-Tepè e la sottomissione degli Akhal Tekkés di Merv, pareva che si dovesse distruggere quel tronco della ferrovia in quistione che era stato fatto a cominciare dalla baia di Michailowski, ma il governo russo, nota il Marvin, non fece come il governo inglese che si ritirò da Kandahar e continuò la sua ferrovia fino al termine dapprima stabilito cioè Kizil-Arvat e compiuto questo, Annenkof ebbe l'approvazione per il suo progetto per l'Indie (1): egli aveva già dapprima mandato ingegneri per vedere il paese da Kizil-Arvat ad Askabad, poi mandò a Sarachs e quindi fino a poca distanza da Herat e si riserbò l'esame dell'ultima parte della strada a quando in Inghilterra si fossero calmati i timori eccessivi (2). Si noti inoltre che da Kizil-Arvat ad Askahad la distanza è calcolata a 146 miglia che potrebbero ridursi a 135 per mezzo di qualche abbreviazione e che la ferrovia lungo questo tracciato costerebbe circa centomila franchi il miglio: da Aska-

(1) L'imperatore di Russia nel 1885 voleva diriger la ferrovia verso l'Indie, ma Lessar insistè per dirigerla verso Merv. Del resto sebbene in una *brochure* comparsa recentemente (*La Russie et l'Angleterre en Asie Central d'après la brochure de M.r Lessar*, Paris, Baudoin, 1886) si insista che nel tracciato di questa ferrovia si è tenuto conto anche delle esigenze del commercio (Pag. 87) e sebbene poi (Pag. 99 e 101) si sostenga che la Russia pensa al commercio dell'Asia Centrale e che colà sono a molto buon mercato le merci russe, noi crediamo col Marvin (*The Railway Race to Herat* pag. 20) che questa ferrovia non abbia affatto importanza commerciale ma bensì politica e militare e di questa opinione abbiamo portato alcune prove ed altre ne porteremo tra breve.

(2) Questo era scritto nel 1883.

bad a Sarachs sono oltre 185 miglia e secondo l'ingegner Lessar che ha fatto l'esplorazione in proposito, il paese è del tutto piano e non presenta ostacoli di sorta: da Sarachs ad Herat vi sono oltre 202 miglia delle quali la metà sarebbe come il paese del quale abbiamo parlato e l'altra metà un po' ondulata: ossia escluso il tratto già costruito fino a Kizil-Arvat, il resto darebbe i seguenti risultati.

	Miglia	*Costo per miglio*	*Totale*
1.º Da Kizil-Arvat ad Askabad	135	Fr. 100,000	Fr. 13,500,000
2.º Da Askadad a Sarachs	185 ½	„ 100,000	„ 18,550,000
3.º Da Sarachs ad Herat	102 ½	„ 100,000	„ 22,750,000
	100	„ 125,000	
Lunghezza miglia	523	Costo totale Franchi	54,800,000

I vantaggi che si vogliono ottenere con questa ferrovia sono specialmente d'indole militare, ma secondo l'Annenkof risultano anche dal poter costruire una strada di terra per il commercio coll'India; questo è l'*Eldorado* che Annenkof promette nella sua *brochure* nella quale sostiene che l'India ha sempre arricchito i popoli che hanno avuto a che fare con essa e che è in potere dei Russi farsi arricchire da quella (1) tantopiù che se il gabinetto di Pietroburgo spingerà la sua ferrovia ad Herat, anche il governo inglese, soggiunge, d'altra parte farà l'utile suo perchè la via da Herat a Candahar è più facile assai che quella da questa città a Sibi. Una tale ferrovia non congiungerebbe soltanto direttamente Pietroburgo e Calcutta, ma anche Londra e Calcutta salvo che per la difficoltà già notata di costruire il *tunnel* della Manica ed il ponte del Bosforo, bisognerebbe fare tre piccoli tratti per mare: cioè, da Douvres a Calais, da Sebastopoli a Poti (testa di linea

(1) Dunque lo scopo commerciale c'è riguardo alle Indie e non riguardo all'Asia Centrale: vedi la penultima nota.

della ferrovia del Caucaso) e da Baku alla baja di Michailowski. Ma lasciamo la parola allo stesso generale Annenkof (1) il quale dice che il problema che si era proposto Pietro il Grande e per il quale questi mandò le spedizioni nell'Asia Centrale, si compì negli ultimi anni del regno di Alessandro II e se, egli continua, gl'Inglesi spingono la loro ferrovia da Candahar ad Herat in congiunzione colla linea russa, si potrà andare in nove giorni con poco viaggio per mare da Parigi all'Indo cioè a Sukkur. In relazione con ciò è impossibile non prevedere che il traffico dei passeggieri che adesso passa per il canale di Suez avrà una ampia diversione dalla sua strada attuale: il viaggio per l'India non sarà più privilegio esclusivo di pochi individui che passano per il canale di Suez, e notisi che noi l'avevamo già avvertito, ed i duecento cinquanta milioni di Indù (Indi) adesso impediti dalla loro religione di traversare il mare, avranno aperto dinanzi a sè un mondo di viaggi, di investigazioni e di studj e mentre l'Europa sarà percorsa in tutti i sensi dai viaggiatori (*tourists*) indiani, la Russia sarà capace di ricevere di prima mano i prodotti indiani e dal canto suo potrà versare nell'Indostan il di più del suo frumento a vantaggio di quelle misere popolazioni ed abbondantissime sempre tormentate dalla fame. Tralasciando per un momento di vedere se questo roseo ideale di avvenire possa realmente esser messo in pratica, rammentiamo che dall'essere in generale piano il terreno, dal minor numero di deserti che v'è da passare abbiamo veduto che naturalmente si deve ar-

(1) *Akhal Tekinski Oazis* ecc., *op. cit.*, riassunto dal Marvin nel primo libro del suo *The Russians at Merv* ecc., già citato, pag. 59.

guirne la facilità di una spedizione d'invasione e conveniamo che ne derivi pure la convinzione della possibilità materiale della costruzione della ferrovia del Caspio della quale trattiamo. Consideriamo inoltre che agli argomenti di fatto rispetto alla possibilità dell'invasione dei quali tenemmo prima menzione, se ne può aggiungere un altro notando che tutta la via dal Caspio all'India consta di tre stadj dei quali il primo da Asterabad a Herat fu attraversato nel 1837 da quarantamila Persiani, il secondo da Herat a Candahar fu percorso nel 1880 da Ayoub-Khan con trentamila uomini, il terzo da Candahar all'Iudie fu ripetutamente attraversato da eserciti inglesi con artiglieria. Questo che finora siamo venuti dicendo (1) si afferma in particolar modo dal Marvin e tutti in generale concordano con lui e dicono che egli avendo conosciuto a fondo la Russia non è da considerarsi come *russofobo* volgare, perchè anzi ha studiato con intelligenza e con passione questo paese del quale ha esperienza al pari che dei suoi uomiui civili e militari. Dunque dall'opera dell'Annenkof e del suo *alter-ego* Alikhanoff, come da quella di Lessar e finalmente da quella di Carlo Marvin che le ha tutte corrette discusse e riepilogate, risulta chiaro che se la strada più corta per le Indie sarebbe forse quella dell'Eufrate, vi sono per essa troppi deserti da attraversare (2), sicchè la migliore è quella proposta dall'Annenkof il quale è convinto che dentro quindici anni gl'Inglesi ed i Russi si saranno incontrati (3).

(1) Vedi addietro paragr. 72: sulle invasioni dall'Asia Centrale all'India.

(2) Non sappiamo però con quanta esattezza possa l'Annenkof asserire che vi sarebbero non meno di 490 miglia di deserto nel tracciato già detto dell'Eufrate: vedi ANNENKOF, *Akhal Tekinski Oazis* presso MARVIN, *The Russians at Merv* ecc., pag. 57.

(3) *Revue de Géographie*, Novembre 1884.

Osserva poi il Marvin che tutti i Russi esperti sono d'accordo nel convenire che il possesso di Herat da parte loro è strettamente collegato coll'idea di questa ferrovia la quale metterebbe in pericolo l'impero degl'Inglesi alle Indie e renderebbe facile la conquista di Costantinopoli, sicchè collo spendere cinquanta milioni di franchi per estendere la ferrovia transcaspiana fino ad Herat, la Russia si annette virtualmente la chiave delle Indie ed i suoi uomini di stato possono tenere in perpetuo timore Calcutta e Costantinopoli (1). Secondo il Simond è vero che vi sono alcune centinaja di leghe da percorrere tra la frontiera russa e la frontiera inglese dell'Afganistan, ma le condizioni della lotta sarebbero senza dubbio grandemente modificate se l'invasione si eseguisse dalla valle dell'Hari-Rud verso l'Afganistan prolungando ancor più quella linea ferroviaria che fu costruita recentemente fino a Kizil-Arvat come si disse dapprima, e che fu spinta quindi fino ad Askabad (2) perchè in queste condizioni la Russia potrebbe trasportare tutto il suo materiale di guerra dal centro dell'impero quasi fino ad Herat e poi fino a questa stessa città e supponendo che questa strada fosse compiuta non sarebbe fuor di luogo esaminare per quale strada potrebbe avvenire l'invasione russa nell'India (3). Cade pure in acconcio un'altra

(1) MARVIN, *The Russians at Merv* ecc., pag. 370.

(2) Poi di lì fu spinta la ferrovia fino a Merv come vedremo tra breve.

(3) Su di ciò non vogliamo insistere perchè delle intenzioni dei Russi rispetto alle Indie abbiamo parlato assai addietro al paragr. 72. L'esame della strada probabile dell'invasione vien fatto dal SIMOND nell'opera sua: *L'Afghanistan, les Russes aux portes de l'Inde: les routes strategiques*, pag. 68, e nell'HAYMERLE, *Ultima Thule*, pag. 60 a 67 (*Die Einbruchs-Linien der Russen nach Afganistan*). Sarebbero tre strade in direzione di levante e dodici differenti tracciati in direzione da Nord a Sud.

autorità già più volte rammentata: quella cioè del Venukoff il quale in una sua lettera al Drapeyron direttore della *Revue de Géographie* assicura e conferma quello che d'altronde avevamo già notato che cioè Lessar e Konchine hanno esplorato i deserti transcaspiani ed hanno veduto che vi sono poche sabbie (1). Ma ora che abbiamo esaminato le opinioni favorevoli dobbiamo pur tener conto di quelle contrarie per varj motivi alla costruzione della ferrovia del Caspio, per render conto meglio che ci sia possibile dello stato attuale della quistione, acciocchè chi legge possa formarsene un'idea esatta qualunque sia il valore di siffatte opinioni e cominceremo dal rammentare il parere di colui che ha visitato questi paesi al pari del Marvin riportandone però alcune conseguenze un poco differenti cioè il parere dell'O'Donovan, il quale dall'esame attento di questi paesi è giunto alla conclusione che un passaggio con eserciti attraverso i monti di queste regioni sarebbe del tutto impossibile (2) ed a lui tien bordone il general Meyer il quale ha pure viaggiato per le provincie transcaspiane e crede che per lo scopo di invadere l'India la ferrovia del Caspio non sarebbe di nessuna utilità (3) e se possiamo convenire col Simond, che ove la diplomazia europea non si opponesse, la ferrovia del Caspio sarebbe già del tutto compiuta (4),

---

(1) *Revue de Géographie*, Fèvrier, 1884.

(2) *Edimburgh Review*, January 1883, *The Merv Oasis* ecc., pag 217.

(3) *Ausland*, 1885, num. 10, pag. 198. Inutile dire che di questa asserzione già accennata addietro nel paragr. 72, non dobbiamo discutere l'eventualità nè qui nè altrove.

(4) Simond, *Afghanistan*, *op. cit.*, pag. 232: « Si la diplomatie n'avait pas d'autre rôle dans le monde que celui de favoriser le développement général de l'humanité, ce futur chemin de fer indoeuropéen pourrait à bref delai, être acheve ».

non vogliamo d'altra parte lasciar d'osservare che la diplomazia si opporrà sempre per mezzo della Gran Brettagna; ossia conveniamo francamente col Rawlinson già rammentato che l'Inghilterra si opporrà con tutte le sue forze a siffatto progetto: difatti egli disse che quanto all'impresa i Russi possono contare sulla più assoluta contrarietà degl'Inglesi perchè qualunque partito sia al potere, non potrebbe certo permettere l'esecuzione di un'opera che distruggerebbe l'autorità degl'Inglesi nell'Asia centrale ed allontanerebbe per sempre la sicurezza dalle frontiere anglo-indiane (1) tanto che se anche il traffico inglese potesse giovarsi di questa supposta nuova strada russa come si giova del canale di Suez, il vantaggio che potrebbe possibilmente cavarne non compenserebbe certo il danno di dover sempre tenere l'India in istato di guerra (2). Ed il Marvin che aggiunge in proposito per mostrare la sua opinione? egli riporta le magnifiche lodi dell'Annenkof delle quali poco fa abbiamo tenuto parola e rammenta con quest'autore che siccome questa linea sarebbe più breve di quella dell'Eufrate, già lo notammo, secondo il suddetto generale molto probabilmente l'Inghilterra potrebbe mandare truppe attraverso la Russia e questa nuova ferrovia (3). Noi, dice

(1) Il Seeley nell'opera già rammentata insiste sui modi di fare della Gran Brettagna una più « Gran Brettagna ».

(2) Vedi *The Russians at Merv* ecc., pag. 271. Vi si aggiunge però che siffatta costruzione sarebbe meno pericolosa per gl'Inglesi quando questi facessero la linea da Sibi per Quettah e Candahar.

(3) Nell'opera *The Russian Advance towards India*, *op. cit.*, pag. 171, il Marvin riporta l'opinione dell'Annenkof il quale così disse all'autore: « I strongly think so I do not speak officially, but I think no difficulty would arise at any rate, the line could be used by officiers and merchants ecc. ».

allora il Marvin, non crediamo che l'Inghilterra sia tanto facile a fidarsi da mandare le sue truppe attraverso al territorio russo ed anche meno che la Russia voglia accordare questo permesso (1) e il risultato che soltanto possiamo asserire di certo come conseguente di siffatta costruzione è che questa nuova ferrovia toglierebbe molta clientela al canale di Suez, benchè questo non importi gran fatto alla Russia che si preoccupa di scopi politici e non di scopi commerciali e vuol prendere Herat e poi di lì minacciare Costantinopoli e Calcutta, come si è visto.

Ma invece di insistere sull'opinione del Marvin o di qualunque altro sopra siffatta quistione, crediamo opportuno far cenno di una pubblicazione eseguita a proposito dell'argomento del quale trattiamo, e ne parliamo perchè in essa si svolgono le principali obiezioni contro la ferrovia del Caspio proposta dall'Annenkof e studiata dal Lessar e perchè avremo occasione di rispondere a queste obiezioni ad una ad una pur essendo costretti a ripetere alcune osservazioni già fatte, sicchè da questa discussione risulterà la verità o almeno quella che noi stimiamo tale.

Nell'articolo in quistione (2) si comincia dal rammentare l'opinione o meglio la profezia di Palmerston

(1) Notisi che mentre ai tempi del Centurione la Russia non aveva la forza sufficiente per conquistar l'India, ora che forse avrebbe le forze deve ritirarsi dinanzi a difficoltà d'altro genere e specialmente dinanzi all'opposizione dell'Inghilterra.

(2) Vedi nell'*Edimburgh Review*, October 1883, l'articolo intolato *Russian Railways in Asia* Quest'articolo oltre che dall'esser pubblicato in un'accreditata rivista merita attenzione anche perchè è occasionato e diremo ispirato da tre opere comparse appunto nel 1883 che sono: l'opera *The Russians at Merv* ecc. del Marvin già più volte rammentata, poi *Eastern Persia: an account of the Journey of* ecc. by JOHN LOVETT and EVAN SMITH e final-

sull'argomento citando le parole di quest'uomo di stato, che il 13 Settembre 1865 scrisse a Russell: « Quanto alla Russia nel debito tempo diverrà potente quanto l'impero romano. Può divenir padrona di tutta l'Asia eccetto che dell'India e quando avrà rendite proporzionate al paese e quando le ferrovie avranno abbreviato le distanze, il suo comando di uomini sarà enorme, i suoi mezzi pecuniarj giganteschi (1) ed il suo potere di portare armi a gran distanza sarà considerevole » (2). Ma non occorre che noi ci affatichiamo troppo a respingere e nemmeno a discutere le affermazioni contenute in quest'ultima frase, perchè l'autore stesso sembra quasi spaventato dalla fama di grossa potenza che fa alla Russia colle sue parole e procura di attenuarne l'effetto parlando con altro stile e tirando in mezzo contro alla possibilità della ferrovia del Caspio le seguenti obiezioni che vedremo e discuteremo man mano. Vengono in prima linea gli ostacoli intrinseci cioè quelli che sono diretti più specialmente contro la ferrovia proposta Annenkof-Lessar e tra questi occupa il primo posto quello relativo alla natura del luogo, alla distanza assai grande che separa l'impero russo dalle Indie, ai grandi deserti che sarebbe necessario passare (3) ed all'essere barbari al dire di tutti i visitatori i paesi posti tra l'Indo ed il Caspio, dei quali l'autore non crede che neppure Lessar abbia potuto dare un'esatta descrizione. Contro a quest'afferma-

---

mente i dispacci dell'ambasciatore di S. M. Britannica a Pietroburgo contenenti le traduzioni dei rapporti di Lessar sull'Asia centrale che più volte abbiamo rammentato.

(1) Già facemmo in proposito le nostre riserve.

(2) *Edimburgh Review*, ib., pag. 390.

(3) La stessa espressione si trova nel Ramusio a proposito della strada del Centurione: vedi addietro paragr. 32.

zione non abbiamo nulla da dire perchè da quel che noi stessi abbiamo osservato risulta in gran parte vera: soltanto ci sembra che si possa indicare come unico rimedio contro siffatto inconveniente l'ardire e la pertinacia dei Russi. Neppure negheremo l'altra obiezione rammentata dall'autore che abbiamo sott'occhio, che osserva come, salvo eccezione di pochi luoghi abitati da tribù persiane, in generale in tutto il tratto da Baba-Durmaz a Sarachs c'è una popolazione scarsa che non giunge a due anime per miriametro quadro. Poi mentre noteremo che per ora ha ragione lo scrittore dell'articolo dell'*Edimburgh Review* quando nota che colla costruzione della ferrovia ad Herat la Russia non sarebbe neppure a mezza strada dall'India, perchè per ora non si verifica ciò che Annenkof suppone, cioè che insieme alle costruzioni russe si facciano quelle inglesi da Quettah per Candahar ad Herat, d'altra parte diremo che, secondo noi, non ha molto valore l'altra obiezione, che cioè per le cattive condizioni della sicurezza di quelle regioni sempre infestate da orde di briganti sarebbero necessarie molte squadre di guardie per proteggere tutta la linea ferroviaria dai loro assalti, perchè abbiamo invece già visto di quanta importanza per l'ordine e per la sicurezza di quei paesi sia stata l'annessione di Merv alla Russia e la sottomissione degli Akhal Tekkès (1) che probabilmente spingeran altri popoli a seguire il loro esempio, e perchè d'altronde non sarebbe questa la prima ferrovia che si costruirebbe in mezzo a nazioni barbare: sicchè se l'esperienza ci mostra che gli attentati dei selvaggi contro le ferrovie sono in generale assai rari, lì per le condizioni del paese non sarebbero frequenti nemmeno

(1) Vedi addietro il paragr. 70 in fondo.

da principio e si potrebbe sperare di vederli cessare del tutto dopo poco tempo che la strada fosse in esercizio. Quanto all'altra obiezione secondo la quale la prima parte della linea transcaspiana sarebbe utile soltanto sotto l'aspetto militare e non sotto il commerciale e non dovrebbe invogliare i suoi costruttori a prolungarla ancor più nella direzione dell'Indie, rispondiamo rammentando quello che abbiamo detto ancor prima che cioè dagli studj e dalle riflessioni in proposito che abbiamo riepilogato, risulterebbe che la Russia tende ad ogni costo ad impadronirsi dell'India e che si servirebbe della ferrovia del Caspio avuto riguardo a quest'ultimo paese, come chi si serve di una scala non per altro che per giungere ad un punto o ad un oggetto desiderato e non è quindi il caso di seguire lo scrittore dell'*Edimburgh Review* nel paragone che fa di questa ferrovia per ora in parte ancora ipotetica a quella da Poti a Baku cioè dal mar Nero al mar Caspio che è molto importante per l'esportazione del petrolio, ma piuttosto gioverà notare che se la Russia riuscisse veramente a giungere al paese degl'Indi non potrebbe lamentarsi d'aver attraversato qualche diecina di miglia di terreni deserti ed improduttivi nè di avere speso 54 milioni (1). Colla stessa obiezione che abbiamo detto ora, cioè colla considerazione del desiderio di giungere ad una meta desiderata, ci sembra si possa ribattere anche l'argomento dell'*Edimburgh Review* secondo il quale l'impresa della ferrovia dovrebbe considerarsi e sarebbe realmente più grave di quello che sembra in generale, per il costo, perchè il calcolo finanziario che si fa sulla carta risulta

(1) Ben altri deserti ed altre difficoltà materiali ebbero a superare gli Americani degli S. U. nella costruzione delle loro ferrovie: ne riparleremo nell'ultima parte del lavoro.

in conclusione di molto minore della realtà (1). A questi argomenti che vogliono assalire l'essenza e l'indole della proposta ferrovia altri se ne aggiungono nell'articolo che esaminiamo e che sebbene siano di natura più indiretta dovrebbero riuscire, secondo lo scrittore non meno efficaci di quelli già esaminati. Tra le altre cose si nota che siccome Lessar viaggiò per estese regioni in tempo relativamente breve e scrisse la sua relazione a tratti irregolari nelle brevi fermate di sosta del suo viaggio, non sarebbe possibile dare molto peso alle sue scoperte in questi paesi nè si dovrebbe fidarsi più che tanto delle affermazioni che egli ha avanzato senza produrre nemmeno una carta geografica, e noi rispondiamo che l'affermazione principale della relazione di Lessar si riferisce alla depressione del Robat Pass la quale non può essere posta in dubbio, e che anche chi non vuol prestar fede alle parole di Lessar dovrà rammentarsi la serie di invasioni fatte per quelle parti nella direzione da noi già indicata. Un altro argomento estrinseco sarebbe quello col quale s'insiste a dire che l'impresa non sarebbe vantaggiosa per la Russia: lo scrittore dell'articolo dell'*Edimburgh* per dimostrare questa tesi sostiene che la Russia ha bisogno per arricchirsi d'uno sbocco di mare e che siccome il Baltico è spesso gelato e, come abbiamo già detto, è troppo freddo, l'impero russo mira a Costantinopoli sicchè questa città e non altra è la meta dei suoi desiderj, nè le sarebbe utile prendere

---

(1) Nell'articolo in quistione si nota che dapprima nel 1882 Skobeleff era contrario a questa costruzione di ferrovia ed è vero ed è rammentato anche dal MARVIN *The Russians at the Gates of Herat* pag. 148, ma poi questo generale cambiò opinione, come noi stessi abbiamo osservato. Quanto al prezzo se anche fosse del 10 o del 20 % di più non ci farebbe mutare di opinione in proposito.

la via delle Indie perchè se pure le fosse possibile conquistarle non le sarebbe vantaggioso annetterle al suo impero che già è tanto mostruosamente esteso per territorio e che composto di popolazioni tanto diverse in tutto e per tutto, non avrebbe affatto unità e quello che è peggio perderebbe il suo centro di gravità. Questo centro di gravità si troverebbe spostato molto probabilmente, perchè le Indie son troppo lontane da Pietroburgo e sarebbero collegate alla capitale con una catena troppo lunga e quindi troppo facile a spezzarsi, nè si rimedierebbe affatto a tale gravissimo inconveniente trasportando la capitale a Mosca. Anche noi avevamo addietro fatto cenno del pericolo di spezzarsi che sovrasta in genere agli stati eccessivamente estesi (1), ma se pure non lo abbiamo detto prima, diciamo adesso che la storia mentre ci dà siffatto ammaestramento, ci mostra pure che esso non ha mai trattenuto gli stati conquistatori dal tentare siffatti ingrandimenti straordinari, sebbene l'impero arabo e quello di Carlomagno dovessero essere ammaestrati in proposito dalla caduta dell'impero romano e questo dalla rovina della monarchia d'Alessandro o da quella dei regni dell'antico Oriente, sicchè ripetiamo di non poter credere che siffatto argomento possa far astenere la Russia dal tentare le conquiste, qualunque possa essere l'esito di siffatte imprese. Sempre continuando l'esame dell'articolo in quistione, noteremo con un'altra obiezione d'indole generale, che secondo l'opinione di chi lo ha scritto, vi è un limite molto più stretto per i rapporti di terra che per quelli di mare e che ad ogni modo

(1) Vedi addietro paragr. 72; qui riportiamo l'opinione del Barth de S. Hil, *op. cit.* pag. 54, secondo il quale l'impero russo prima di cadere deve assorbire molti popoli ed acquistare gran forza.

altro è costruire una ferrovia da un Oceano all'altro come han fatto gli Stati Uniti d'America ed altro è fare una linea attraverso deserti improduttivi. Al primo argomento che pure in gran parte è valido perchè le vie del mare aperte a tutti sono molto più economiche di quelle di terra che devon esser aperte dalla mano dell'uomo, obietteremo che, come già altra volta notammo, autorevolissime persone sostengono che i carichi di gran valore e di piccola mole come sarebbero il the, la seta, l'oppio e le pietre preziose che si esportano dall'Asia prendono le ferrovie, mentre quelli più pesanti o di meno valore si trasportano di preferenza sull'acqua; quanto all'altra obiezione abbiamo detto risolutamente la nostra opinione, che cioè poco conta che sia deserto od improduttivo il paese dal Caspio all'India, perchè quando si fosse giunti a questo paese se ne trarrebbe tanto utile e tanta ricchezza da compensare tutte le spese e le fatiche occorse per l'impresa. Finalmente riaccostandoci più e meglio all'argomento che stiamo trattando, diremo che l'autore dell'articolo *Russian Railways in Asia* nota che se i Russi volessero mandare contro l'India una spedizione armata che dovrebbe essere almeno di cinquantamila uomini, questa dovrebbe portar seco tra bagaglio, treno ed armatura un carico di almeno 250 mila tonnellate, e poichè la presunta ferrovia non potrebbe trasportare più di mille tonnellate al giorno ci vorrebbero otto mesi interi per porre in atto l'invasione ed in questo tempo l'Inghilterra avrebbe certo tempo di premunirsi di contro, sicchè date queste condizioni l'Inghilterra stessa non ha ragione di temere. Ad ogni modo, conclude l'autore del citato articolo, chi non crede all'autorità del Venukoff che assicura che l'avanzarsi dei Russi sarà pacifico, come ci crediamo noi, consigli all'Inghilterra una politica attiva e di resistenza armata, ma non si

perda e non si confonda in querimonie ed in espressioni di timori indegni di politici e di nazioni forti e civili (1).

Ma anche questa volta temiamo di avere oltrepassato i limiti che ci sono imposti dall'indole del nostro lavoro e ci affrettiamo a rientrare in materia ed a concludere; difatti che la Russia riesca o non riesca a conquistare l'India non è cosa della quale dobbiamo occuparci ed anche prima abbiamo creduto opportuno lasciare insoluta siffatta questione (2) mentre vogliamo e dobbiamo dire dell'ufficio della ferrovia del Caspio nel secolo nostro in confronto della strada Centurione proposta per lo stesso tracciato nel secolo decimosesto. A chi dunque ha tenuto dietro a quello che fin qui siamo venuti dicendo in questo e nei precedenti paragrafi ed al riepilogo che abbiamo fatto dell'articolo in proposito dell'*Edimburgh Review*, non parrà molto strano se concluderemo in modo assai differente anzi diciamo pure opposto a quello della riputata rivista testè rammentata, perchè mentre l'autore dell'articolo finora esaminato si studia di dimostrare che la fer-

(1) Vedi pure *Ultima Thule* di HAYMERLE, *op. cit.*, pag. 123-24 dove concorda coll'*Edimburgh Review* contro la ferrovia Annenkof-Lessar ed enumera i treni ed i bagagli che seguirono l'esercito del general Lomakin che nel 1879 mosse contro i Turcomanni-Tekkès. Secondo altre opinioni sarebbero necessarj alla Russia duecento mila uomini almeno per tentare l'invasione nell'India e se anche fosse completato il sistema ferroviario dall'Asia Centrale verso il Dekkan, un esercito anglo-indiano aumentato da Afgani potrebbe tener abbastanza lontano il nemico che per mettersi in cammino avrebbe bisogno di assai tempo; si aggiunge che per l'indole del popolo, più i Russi avanzano e più è probabile per loro la disfatta come l'avrebbero subita senza dubbio se la Russia avesse tentato d'invadere l'Afganistan nel 1885. (*England and Russia face to face in Asia* ecc. by A. C. YATE. Pag. 440 a 443).

(2) Vedi in fondo al paragr. 72.

rovia dal Caspio all'India non è per ora possibile per difficoltà fisiche e perchè l'esplorazione di Lessar non è molto positiva, nè i Russi hanno il modo di metterla in opera e d'altra parte asserisce che l'Inghilterra non ha da temere perchè i Russi non hanno nè la potenza materiale nè l'utile pratico nè il desiderio d'invadere l'India, noi dalla lettura del Marvin che esamina gli studj del Lessar e le speculazioni dell'Annenkof e da altre opere consimili, siamo venuti nella convinzione che l'esecuzione pratica di siffatto lavoro per quanto non molto facile, sia tutt'altro che materialmente impossibile al punto al quale si trova attualmente la scienza, e crediamo che i Russi, se pure riusciranno a costruir la ferrovia per intero, la costruiranno collo scopo di giungere militarmente alle Indie e di impossessarsene, senza pretendere di dire se questo loro desiderio sarebbe coronato da buon successo o no; con che veniamo a dire che la strada praticamente possibile servirebbe principalmente come arme d'offesa, ossia, eliminate le altre ferrovie che con vario fine ed in varie direzioni si volevano costruire in Asia e che per rinunzia dei governi e dei privati che le proponevano o per qualunque altro motivo, sono per ora poste da parte, vista la relativa condizione dei Russi nell'Asia centrale e degl'Inglesi alle Indie, saremmo giunti alla conclusione, che la così detta ferrovia del Caspio patrocinata dall'Annenkof e dal Lessar e cominciata ad eseguire dal governo russo, o non si compirà o non sarà una strada di pacifico commercio tra le Indie e l'Europa, vale a dire porterà dei gravi sconvolgimenti nelle Indie stesse e scuoterà grandemente in quei paesi la potenza degl'Inglesi, che da essa sono più particolarmente offesi e che per legge di natura tenteranno con ogni sforzo di difendersi con l'assalto che viene loro dal Nord. Come tre secoli fa,

come al tempo di messer Paolo Centurione, la strada per il Caspio e per l'Asia centrale si presenta per alcuni aspetti sotto auspicj tutt'altro che favorevoli, e mentre potrebbe forse favorire gli ambiziosi disegni di una potenza europea, esporrebbe un'altra e forse per contraccolpo l'Europa intera a gravi sconvolgimenti. Ed è notevole come la Russia che al tempo del Centurione non poteva tentare la costruzione della strada perchè era troppo lontana, debole e barbara, ora che potrebbe, è troppo formidabile ed è costretta ad astenersi, mentre la via sarebbe utile a tutti, specialmente coi trasbordi ridotti e più specialmente col tunnel della Manica: allora si opponevano i Portoghesi, ora gl'Inglesi ed è un grave danno perchè scorciandosi in tal modo la strada, molto se ne potrebbe avvantaggiare il commercio generale acquistando rapidità.

Detta in tal modo la nostra opinione in proposito, non possiamo fare a meno di rammentare sull'argomento anche quella di Lessar e del Marvin e vedremo, non senza meraviglia, che l'una e l'altra sono in generale differenti da ciò che per il detto addietro avevamo diritto di aspettarci: difatti Lessar che pur tante volte abbiamo rammentato come principale fautore della transcaspiana, suppone che si faccia la ferrovia russa a Merv e ad Herat e che poi si congiunga questa nuova strada con quella inglese a Quettah e teme che gl'Inglesi coi prodotti a buon mercato della loro industria e dell'arte manifatturiera possano invadere l'Asia centrale, onde conchiude che la ferrovia suddetta non arrecherebbe danno agl'Inglesi ed utile ai Russi, ma viceversa. Il Marvin poi, che pur ha avuto tante parole di lode per il Lessar, qui lo ribatte e quasi lo accusa di mala fede, dicendo che egli imbroglia la quistione e parla di una ferrovia che non si vuol fare e non di quella che si vuol fare, aggiungendo che la

ferrovia è praticamente possibile, ma che la Russia non la fa per non urtare l'Inghilterra e che questa dal canto suo spinge la ferrovia all'altipiano di Pishin oltre Quettah. Ma nell'opera stessa nella quale ha enunciato queste opinioni, dice dopo poche pagine, che l'estensione del sistema ferroviario a Sarachs avrà l'effetto di ridurre la distanza tra le ferrovie d'Europa e l'India di meno che seicento miglia e che questo non basterà, e quando i Russi saranno giunti presso Herat, noi Inglesi, soggiunge, dovremo spingere la nostra ferrovia fino a Candahar: ciò fatto la distanza sarà ridotta a duecento miglia e non vi può esser dubbio che appena vi sarà un lungo periodo di pace assicurato, il commercio esigerà siffatta congiunzione ferroviaria, sicchè tra pochi anni l'Europa e l'India saranno tra loro congiunte ed il traffico fosse pure di soli passeggieri non potrà fare a meno di produrre una rivoluzione pacifica e favorevole alla civiltà in tutta la regione russo-indiana (1).

Il Marvin spiega questo mutamento della sua opinione col fatto della presa di Merv per opera dei Russi dicendo che è tanto inaspettato e tanto strano siffatto avvenimento, che non può recar meraviglia se dopo quello egli ha cambiato idea e se apprezza diversamente i fatti, perchè mentre un anno prima di siffatta conquista, gli stranieri non potevano avventurarsi tra gli Akhal Tekkes (2) per la quasi certezza d'esser as-

---

(1) *The Russians at the Gates* ecc., pag. 147 e poi 154: « Relatively the Russian locomotive would be far too close to Herat and consequently our Candahar line would be pushed on absolutely to Herat. This done, the gap would be reduced to a paltry 200 miles, and there can be hardly a doubt that the moment a period of peace ensued, the pressure of commerce would quickly bring about a junction.

(2) « It was then as mysterious as Timbuctoo » MARVIN ibidem.

sassinati, tant'è vero che molti erano misteriosamente spariti, e mentre mostrò gran bravura recandovisi l'O'Donovan del quale facemmo cenno, dopo la presa di Merv cambiò tanto la situazione generale che fino dal principio del 1885, la posta va regolarmente di luogo in luogo, la polizia custodisce le botteghe del bazar dalle cupidigie degli Akhal più restii a perdere le loro abitudini e già si innalza un palazzo destinato all'uso di ufficio telegrafico ed ora, continua sempre il Marvin, Lessar può mandare da Londra una cartolina ad Alikhanoff a Pul-i-khisti. Ad onta di questa spiegazione non neghiamo però che la contraddizione c'è e ci sembra evidente (1).

Prima di terminare vogliamo ancora vedere fin a che punto sia stato eseguito questo programma di costruzioni di ferrovie asiatiche: cominciamo dal notare che la ferrovia che già era stata costruita dal Caspio e più propriamente dalla baja di Michailowsk fino a Kizil Arvat è stata nel 1886 prolungata fino a Merv come abbiamo già detto e come ripeteremo tra breve (2): rammentiamo ancora che al principio dell'anno 1885 la Russia era intenta a costruire una doppia linea da

(1) La contraddizione è tra l'opera del Marvin che esaminammo prima *The Russians at Merv and Herat* e l'altra sua *The Russians at the Gates of Herat:* forse la contraddizione dipende dalla fretta di comporre quest'ultimo libro della quale fretta l'autore fa confessione nell'introduzione. Ci sembra però che nell'ultimo suo opuscolo *The Railway Race* egli ritorni al primitivo concetto. Per esempio a pag. 7 dice « What effet this *menacing* locomotive advance will have upon the railway operations of England remains to be seen ». Nello stesso opuscolo a pag. 10 si riporta la dichiarazione di Salisbury che prima sperava nella resistenza dei Turcomanni: dal 1881 non più.

(2) Vedi Simond *op. cit.* pag. 68 e 236: vedi pure la carta geografica annessa all'opera del Marvin *The Russians at the Gates* ecc.; mentre dall'Ausland, 1886 N.° 4 pag. 74 pareva che ancora non fosse giunta neppure fino ad Askabad.

Vladikavka (1) al mar Caspio e dalla stessa città al mar Nero, spendendovi tanto denaro quanto ne occorrerebbe agl' Inglesi per costruire la ferrovia dell' Eufrate tanto desiderata e facendo una linea più facile di quella che esisteva finora; quest' ultima doveva prima percorrere il seguente itinerario: Londra, Berlino, Odessa, Batoum, Baku, Michailowsk, Askabad (2), Herat, Candahar e Pishin (3) essendovi interruzione ferroviaria e trasporto marittimo soltanto da Douvres a Calais, da Odessa a Batoum e da Baku a Michailowsk, mentre col solo gettare uno sguardo sopra una carta geografica si capisce che costruendo siffatta ferrovia da Vladikavka a Baku, si viene a far risparmiare il tratto del mar Nero che adesso si deve percorrere con un trasbordo, ossia si capisce che ora si può andare nello stesso carrozzone di ferrovia da Calais al mar Caspio semplificando in tal modo il viaggio diretto come ultimo scopo all'Asia centrale (4). Quanto alla ferrovia del Caspio notisi che nel Maggio 1886 da alcuni si diceva che questa fosse in costruzione nella direzione d'Askabad e noi stessi l'abbiamo notato, pure altri che si presumevano meglio informati delle intenzioni e delle mosse del governo russo, sostenevano che allora la ferrovia asiatica era in costruzione da Michai-

---

(1) Punto estremo delle ferrovie russo-europee nella regione del Caucaso.

(2) Supponendo la ferrovia prolungata fin all'Indie.

(3) Marvin *The Railvay Race to Herat*, London Allen 1885 pag. 14 osserva a questo proposito che la Russia era giunta allora praticamente fino ad Askabad mentre gl'Inglesi si potevan calcolare ad un anno di distanza da Pishin. Notiamo pure che nel Luglio del 1886 il telegrafo annunziò che la ferrovia era giunta dalla baja di Michailowski per Kizil Arvat Askabad e Kakha fino a Merv.

(4) *The Russians at the Gates*, pag. 152 « The traveller will proceed direct from Calais to Petrowsk, on the Caspian, and cross over thence to Michailowsk, thus saving the journey across the Black Sea ».

lowsk a Kakha ossia che era costruita fino a quel punto e che si voleva continuare fino a Merv lasciando Sarachs a destra e prolungandola poi fino a Samarcanda: altri sostenevano che si sarebbe prolungata non solo fino a Merv ma fino a Bokhara e Tashkent antica capitale del Turkestan, lasciando del tutto in disparte la ferrovia diretta ad Herat. Rammentiamo prima che recentemente Tchernaieff pose in dubbio il valore commerciale e strategico di parte di queste linee e che specialmente crede impraticabile la continuazione fino a Bokhara per i deserti sabbiosi che ne impediscono secondo lui l'esecuzione. Ma abbiamo parimente veduto che la linea fu costruita fino a Merv deviando dalla linea di Herat. Stimiamo quindi opportuno di chiudere in questo punto la trattazione relativa alle ferrovie asiatiche, perchè la deviazione che i Russi han fatto dalla linea di Herat alla quale prima erano diretti, ci sembra che ci mostri implicitamente ch'essi rinunziano per ora a questa ferrovia perchè, come abbiamo stimato noi pure, la stimano più opportuna per un assalto guerresco che per ora sembra non vogliano imprendere, che non per il pacifico esercizio del commercio (1).

(1) Negli ultimi tempi la ferrovia fu continuata fino a Tchardjui sull'Amu Deria per riuscire a Boccara e Samarcanda ed appunto con questa idea secondo alcuni fu occupata Kerki nel Maggio 1887. Notiamo che tale prolungamento era già stato annunziato dall'YATE (*England and Russia face* ecc., pag. 436-37) e rammentiamo che secondo i più sembra momentaneamente escluso ogni movimento in direzione di Herat: certamente però dalla fine del Decembre 1886 la ferrovia era nel dominio dell'emiro d'Afganistan. Ultimamente poi son stati fatti lavori di miglioramento per la testa di linea della transcaspiana in un seno assai profondo nei dintorni dell'isola Uzun-Ada circa 27 verste ad Ovest della città di Michaiowskoie, (*Die transkaspische Eisenbahn undihre Anfangsstation Uzun-Ada-Ausland* 1887, N. 39, pag. 776). La linea da Uzun-Ada fin all'Amu-Deria ha una lungbezza di 1011 verste di cui 794 furono costruite in poco più che un anno.

PARTE QUARTA

L'UFFICIO DEL CANALE DI PANAMA
nel sec. XIX.

§ 75.°
L'istmo di Panama avanti la decisione del taglio.

Abbiamo veduto che per i danni che le nazioni mediterranee provavano in conseguenza della nuova strada del Capo di Buona Speranza frequentata dai Portoghesi, fu proposto dal senato veneto e poi da altri il taglio dell'istmo di Suez e fu proposto da messer Paolo Centurione una strada quasi tutta terrestre; vedemmo pure che col progredire delle scoperte e coll'allargarsi dei concetti geografici, non bastò più aver di mira l'Indostan e seguendo il concetto di Colombo *di buscar el levante por el poniente*, si cercò prima questa via per le Indie e poi si pensò di tagliare l'istmo di Panama sempre per giungere all'estremo Oriente ed abbreviare i viaggi che dovean condurre a quello. Vedemmo inoltre (1) che nel secolo nostro mutate del tutto le idee, cambiati i fini, i popoli, i governi e via dicendo, si propongono di nuovo queste tre strade che hanno naturalmente indole ed ufficio ben differenti da quelli che avevano allora e quindi se per l'aumento

(1) Vedi paragr. 3 nell'Introduzione generale e paragr. 60.

del commercio si accrebbe di tanto il valore degli scambj internazionali da render utile l'apertura di un canale come quello di Suez e da far stimare necessaria la costruzione delle ferrovie asiatiche, non può far meraviglia se si ripropone istantemente il taglio dell'istmo americano per aprire una strada diretta tra i due Oceani coll'intento di aumentare l'importanza delle relazioni commerciali tra i varj popoli, se si cerca di aprire il canale di Panama che ora naturalmente deve avere ufficio ben differente da quello che avrebbe avuto nel secolo decimosesto. Qui appunto dopo aver detto del canale che si volea aprire nel secolo XVI e delle strade proposte ora nel vecchio continente vogliamo parlare del canale che attualmente si scava sotto gli auspicj di Lesseps. Tutti sanno che il taglio non fu eseguito finora e che adesso vi si dà opera, ma qualcuno potrebbe domandare se il disegno del Diaspes riferito dal Donato (1) fu posto in pratica nei tempi a lui successivi e noi rimandando chi legge al punto nel quale parlammo delle mutazioni a cui andò incontro il disegno di taglio dell'istmo nelle successive età (2), rammentiamo che la proposta Diaspes-Donato della quale facemmo cenno, non fu eseguita in nessuna sua parte e che sebbene gl'Inglesi qualche anno fa, ci sembra dopo il 1850, abbiano tentato di stabilire e non del tutto senza successo, un servizio diretto con l'estremo Oriente attraverso l'istmo di Panama e la sua ferrovia, pure non c'è confronto possibile tra ciò e quello che si dovrebbe ottenere per via del canale stesso. Ancora è notevole che i documenti da noi esaminati quando parlammo del taglio di Panama, sembra non siano mai

(1) Vedi addietro paragr. 50.
(2) Vedi addietro paragr. 51.

stati conosciuti perchè il Raynat che scrisse nel secolo scorso e del quale già rammentammo l'opera, disse che forse col tempo si sarebbe potuto scavare un canale di poche leghe ed allora, egli dice, il governo avrebbe diviso coi popoli la prosperità che ne sarebbe nata (1) se pure, soggiunge, gli Spagnuoli non hanno lo stesso interesse a tener chiuso Panama che i Califfi a tener chiuso Suez (2). E poi continuando a dire dell'uno e dell'altro progetto, egli nota che il bene dei popoli e l'utilità dei commerci richiedono che la terra apra queste due porte alla navigazione, che ravvicini i limiti suoi più lontani e leghi le nazioni con comunicazioni rapide e non interrotte. Il dispotismo orientale e l'indolenza spagnuola, egli conclude, si oppongono alla libertà del commercio ed allo spirito d'uguaglianza: si preferisce ammassare ricchezze da una parte e veder perire il popolo dall'altra, piuttosto che dividere la terra ed i suoi tesori tra i popoli che l'abitano. Per mettere in atto siffatta idea umanitaria, si pensò da molti più volte e specialmente nel secolo nostro, di tagliare l'istmo e prima anche che si cominciasse l'impresa, furono manifestate idee di vario genere in proposito e tra gli altri l'Andree già altre volte rammentato (3) ne discusse e concluse senza esitare che un canale nell'America centrale era stato riconosciuto impossibile: più specialmente rispetto all'istmo di Panama sosteneva che era stato esplorato da Garella, il quale si era convinto

---

(1) *Histoire philosophique et politique* ecc., vol. III, pag. 226: « Le gouvernement partageroit nèc ssairement avec les peuples la prosperitè qui naitroit de l'execution de ce projet, si cependant... ».

(2) Quale interesse avessero gli Arabi a non tagliare l'istmo di Suez, lo abbiamo visto al paragr. 26 e al 61.

(3) *Geographie des Welthandels*, Stuttgart, Maier, 1872, vol. II, pag. 670 a 691 (*Interoceanische Verkehrswege — Neue Bahne des Welthandels — Kanalprojecte*).

che le acque dello Chagres per le varie curve del fiume non si prestano alla costruzione del canale (1) e che il canale stesso non sarebbe mai risultato come doveva essere per l'utilità pubblica, cioè per il commercio mondiale: inoltre aggiungeva che, secondo lui, i tracciati per il Darien si cercavano e non si trovavano e mentre al principio delle esplorazioni di Selfridge si era detto che il luogo per il canale era stabilito, pochi mesi dopo si concludeva che lo scavo era impossibile: nè sembrava che avessero maggior probabilità i progetti per l'Atrato-Napipi. Per risparmiarci di discutere le opinioni di quest'autore e per dare una prova che mostri in poche parole quanto siano infondate, ci permetteremo di notare che, secondo lui, gli Americani degli Stati Uniti furono illusi nelle loro speranze, le loro ferrovie non hanno attirato un gran commercio e sopratutto non hanno attirato il commercio dell'Asia come si sperava! (2). Rammenteremo anche, che secondo la sua opinione, il canale di Suez non è opera molto utile perchè, egli dice, il mar Rosso è stretto e pericoloso e non va da un Oceano all'altro (3). Ci auguriamo di discutere il canale di Panama con argomenti più serj, non senza notare fino da ora che anche alcuni dei fautori più accaniti del taglio di Panama riconoscono che la sua esecuzione trarrà seco alcuni inconvenienti: così l'Hèlène che dell'apertura del canale è convintissimo e che ne

---

(1) E questo è asserito de parecchi scienziati anche ai giorni nostri, come avremo occasione di vedere nei successivi paragrafi.

(2) Andree, *op. cit.*, pag. 667: « In Nordamerika wähnte man vermittelst jener grossen Centralbahn (ne riparleremo al paragr. 82) einen weit uberwiegenden Theil des indisch-ostasiatischen Verkehrs anziehen und denselben von dem östlichen Ocean ablenken zu können. Diese Erwartungen sind nicht in Erfüllung gegangen ».

(3) Andree, *op. cit.*, pag. 666.

ha detto gran bene (1) nota come non si possa negare la insalubrità dell'istmo di Panama e rammenta che Matachin è rimasto tristamente celebre nella storia della costruzione della ferrovia che traversa l'istmo da un Oceano all'altro (2). Comunque sia gli studj furono continuati ed in varj tempi furono fatte varie proposte di taglio dell'istmo o di ferrovie attraverso il medesimo che rammenteremo brevissimamento, (per quanto siano generalmente conosciute) perchè su di esse è fondata parte della discussione che dovremo fare a proposito del canale di Panama. I progetti dunque sono i seguenti.

Designazione dei progetti	*Natura del Canale*	*Autori dei progetti*	*Lunghezza del Canale in Chilom.*	*Spesa in milioni*	*Tempo del passaggio in giorni*
Istmo di Tehuantepec	con cateratte	Shufeldt e Fuertes	280	?	12
Nicaragua	con cateratte	Lull Menocal e Blauchet	292	900	4 ½
	con cateratte	Lull e Menocal		1000	2 ½
Istmo di Panama	all'aria aperta	Wyse e Réclus	73	1200	2
	con cateratte	Wyse e Réclus		700	2
Istmo di San Blas	all'aria aperta	Kelley, Wyse e Réclus	53	1400	1
Atrato-Napipi	all'aria aperta	Selfridge	290	1150	5

(1) Vedi HÉLÈNE, *Les nouvelles routes du globe*, Paris, G. Masson.

(2) La parola *Matachin* è composta di due altre parole spagnuole che significano *uccisione dei chinesi* ed il luogo che ha questo nome è così denominato perchè i Chinesi vi si uccidevano in gran quantità. Di questo fatto così rende conto l'HÉLÈNE stesso a pag. 78: « Matachin est restè tristement cèlèbre dans la legende de la construction meurtrière du chemin de fer d'Aspinwall. La nostalgie du suicide s'était emparèe des travailleurs chinois ».

§ 76.° — *Il canale di Panama: quistione accanita sulla sua utilità.*

Vediamo adesso brevemente come abbia avuto origine l'impresa di Panama attualmente in costruzione, ossia esponiamo la Storia del canale notando i particolari necessari all'uopo. Senza stare a parlare delle altre esplorazioni e proposte, di alcune delle quali tenemmo parola (1), osserveremo che dal principio del secol nostro fino a pochi anni fa, l'attenzione generale era per il solito attirata da quel punto conosciuto col nome di Darien e questo specialmente per l'autorità di Humboldt che lo caldeggiava. Poi vi furono altre esplorazioni per parte degli Spagnuoli e nel 1842 sotto la presidenza del generale Santa Anna, gli studj furono ripresi da Don Josè de Garay; ma i dati più esatti si debbono a Napoleone Garella ingegnere delle miniere di Francia che fece gli studj col doppio scopo di praticare una strada ferrata e di aprire un canale: quindi per varj eventi successa alla compagnia francese una americana, fu costruita la ferrovia da Aspinwall (Colon) a Panama. Poi si studiarono i varj tracciati che testè dicemmo, attraverso all'istmo di Tehuantepec, attraverso all'Honduras e attraverso il Nicaragua: quest'ultimo ebbe a lungo ed ha ancora molti fautori tra i quali gl'ingegneri americani Childs, Fay e Crossmann ed il francese Felice Belly senza dire di Lull, Menocal e Blanchet che ne proposero l'esecuzione al Congresso di Parigi del 1879 del quale or ora riparleremo. Finalmente nel 1870 il governo degli Stati Uniti d'America riconoscendo utile per lo stato occuparsi di siffatta qui-

(1) Vedi addietro paragr 61.

stione, mandò una spedizione di ingegneri, d'astronomi e di uomini di mare per fare il rilievo e la topografia dell'istmo: tali esplorazioni durarono fino al 1873 (1). Ma già fino dalla prima seduta del congresso delle scienze geografiche tenuto ad Anversa nel 1871, si era presentata la quistione del taglio dell'istmo americano come necessario praticamente per gl'interessi dell'industria e si votò una deliberazione in proposito raccomandando il progetto di due francesi, De Gogorza e De Lacharme che volevano un canale per l'istmo di Darien (2). Poi al secondo congresso geografico tenuto a Parigi nel 1875, si propose di nuovo la quistione del canale interoceanico e Lesseps disse che secondo la sua opinione, gli autori dei varj progetti avevano commesso varj errori e tutti in particolare quello di approvare i canali d'acqua dolce e con cateratte; egli sostenne allora, come ha sempre sostenuto dipoi, che ogni canale marittimo per assicurare il commercio generale deve esser a livello costante tra i due mari come il canale di Suez e fece votare una decisione in proposito (3). Finalmente si tenne a Parigi il *Congresso*

---

(1) Abbiamo tolto queste notizie dalla *Notice Historique* che serve d'introduzione al *Congrès International d'Etudes:* quelle che seguono son tolte in ispecie dal N. 143, pag. 1262 e segg. del *Bulletin du Canal Interocéanique.*

(2) Fu formulata così: « Le congrès recommande le travail de M.r De Gogorza à l'attention des grandes puissances maritimes et de toutes les societès scientifiques ».

(3) Fu formulata così: « Le Congrès exprime le voeu que les gouvernements interessès à l'ouverture d'un canal interoceanique, en porsuivent les ètudes avec le plus d'activitè possible, et s'attachent aux tracès qui prèsentent les plus grandes facilitès d'accès et de circulation ».

internazionale degli Studj del Canale Interoceanico (1) sotto la presidenza di Ferdinando Lesseps che era coadiuvato dai seguenti vice presidenti: cioè dall'ammiraglio Ammen che rappresentava gli Stati Uniti, da sir John Stokes rappresentante dell'Inghilterra, dal vice ammiraglio Likhatchof che rappresentava la Russia, dal commendator Cristoforo Negri per l'Italia e dal colonnello Francisco Coello che rappresentava la Spagna. Novantotto membri presero parte agli studj ed alle deliberazioni quotidiane dal 15 al 29 Maggio 1879 ed in quest'ultimo giorno il Congresso votò con 78 voti contro 8 e con 12 astensioni, la costruzione del canale di Panama dal golfo del Limone sull'Atlantico, alla baja di Panama sul Pacifico (2). Soltanto all'ultima adunanza, soltanto dopo il voto, i rappresentanti dei popoli interessati all'esecuzione più rapida dell'opera, pregarono Lesseps di accettare la direzione dell'opera ed egli ben volentieri acconsentì. Il congresso si era diviso in cinque commissioni, cioè: 1.° di statistica, 2.° di economia, 3.° di navigazione, 4.° tecnica e 5.° di vie e mezzi. La commissione tecnica presieduta dal Daubrèe con Dirks come vice-presidente, si pose a studiar tutti i progetti sotto l'aspetto dell'esecuzione e della spesa, e dei cinque progetti più importanti, cioè

(1) Vedi *Congrès international d'études du Canal Interocéanique* tenu à l'Hotel de la Societè de Géographie du 15 au 29 Mai, 1879. *Compte Rendu des Séances*, Paris 1879.

(2) « Le congrès estime que le percement d'un Canal Interocéanique à niveau constant, si desirable dans l'intérêt du commerce et de la navigation est possible; et que ce canal maritime, pour rèpondre aux facilitès indispensables d'accès et d'utilisation que doit offrir avant tout un passage de ce genre, devra être dirigé du golfe de Limon à la baie de Panama ». Questo progetto che è attualmente messo in pratica, è dovuto ai signori Wyse e Réclus.

1.° Tehuantepec con cateratte, 2.° Nicaragua con cateratte, 3.° Panama a livello, 4.° San Blas con tunnel e 5.° Atrato-Napipi con tunnel, restarono in discussione soltanto due, cioè Nicaragua e Panama riconoscendosi da scartare gli altri progetti del quadro che fu posto innanzi ai membri della commissione e che noi stessi riportammo (1). Essendo state emesse tutte le opinioni in proposito, fu decisa l'esecuzione del Canale di Panama a livello e si disse che con tutti i lavori accessorj di derivazione, porti e bacini, la spesa sarebbe stata di 1070 milioni (ai quali vanno aggiunti 130 milioni per spese di esercizio e di amministrazione) ed il tonnellaggio annuo avrebbe superato sei milioni di tonnellate con un pedaggio di 15 franchi a tonnellata cioè con una rendita di 90 milioni annui, da cui pur togliendo gran parte per spese d'amministrazione e via dicendo, dovea restare abbastanza per remunerare il capitale e far considerare fruttifero il lavoro: quanto al tempo necessario per l'impresa, fu stabilito dapprima in dodici anni ma poi questi furono ridotti ad otto e fu detto che aumentandosi le provvisioni normali di materiale, si poteva terminare il canale stesso per il 1888 o per il 1889 (2). Non vogliamo dimenticare di dire che questo canale si costruisce quasi esclusivamente lungo la linea della strada ferrata già esistente e che fu comprata dalla Società del Canale medesimo: che esso sarebbe lungo settantatre chilometri dalla baja del Limone fino al Golfo di Panama, fino a quattro chilometri di distanza dalla costa del Pacifico (3). E

(1) Vedi la fine del paragrafo precedente.

(2) Anche alla fine del 1886, Lesseps ripetè alla Società di Geografia che il canale sarà aperto nel 1889.

(3) Vedi la *Carte de l'Isthme de Panama dressée d'après les documents de Garella, Totten, Wagner et les derniers travaux de M^rs Wyse et Réclus lieutenants de vaisseau assistés de MM.*

poichè sopratutto importava non perdere tempo, Ferdinaudo Lesseps affidò ad intraprenditori eminenti cioè ai signori Couvreux ed Hersant l'esecuzione dei primi lavori quali li aveva preveduti la commissione tecnica internazionale e questi, fatti i loro calcoli, dissero che la parte che spettava loro non avrebbe superato i cinquecento milioni di franchi: si trattava del costo dello scavo del cauale da un mare all'altro senza lavori accessorj, si trattava specialmente di ordinare i cantieri, di cominciare i lavori perchè potevasi temere che gli avversarj della Compagnia si facessero un'arme contro di essa di qualunque ritardo a cominciarli. Notiamo inoltre che i lavori della compagnia che eran diretti laggiù all'istmo dall'ingegner Dingler, al quale successe per poche settimane l'ingegner Boyer, hanno preso sviluppo molto maggiore dopo il 1883 e che la Compagnia possiede alcuui territorj cioè cinquecento mila ettari di terreno (1) avuti gratuitamente dal governo della Colombia ed altri ottomila comprati a basso prezzo.

Poichè abbiamo accennato nel titolo di questo paragrafo a dubbj sull'utilità di Panama e poichè ne riparleremo in seguito, ci piace dichiarare fino da ora che sarebbe stranezza anzi follìa, mettere in dubbio l'utilità del canale di Panama, cioè diremo per spiegar meglio il nostro concetto, che se tra le due Americhe esistesse un braccio di mare naturale, questo avrebbe senza dubbio portato grande utilità e molta ne porte-

les ingénieurs Sosa, Lacharme ecc., Echelle de 1: 200,000. Vi si vede segnato di rosso il *Tracé proposé par MM.*rs *Wyse e Réclus et adopté par le Congrès International du Canal Interocéanique.* Questa carta è annessa all'opera *Congrès du Canal* ecc.

(1) « ... avec les mines qu'elles peuvent contenir ».

rebbe ancora nel tempo presente e nell'avvenire, perchè non v'ha chi possa mettere in dubbio che sia un gran vantaggio potersi recare da un dato punto ad un altro per una strada molto più breve, come sarebbe quella attraverso il supposto braccio di mare, che renderebbe più brevi di quello che non siano attualmente i viaggi dalle coste N.O. dell'America alle S.E., dalle N.E. alle S.O. e viceversa, dalle coste dell'Europa a quelle dell'Asia orientale, dalle stesse coste d'Europa a quelle americane del Pacifico e dalle stesse asiatiche alle americane dell'Atlantico; ed appunto collo scopo di abbreviare i viaggi testè rammentati si scava il canale. Neppure si può negare che tutto sia fatto laggiù in proporzioni colossali ed in modo degno della civiltà dei nostri tempi e dei portati della scienza, perchè non solo si adopra la scienza per studiare le varie qualità di terreno da scavare ed il modo di deviare il superfluo delle acque dello Chagres, il cui corso vien attraversato dal canale stesso, non solo si studia il modo di costruire dighe e testate e via dicendo, non solo le scienze economiche son venute in soccorso delle meccaniche nell'inventare e stabilire le norme direttive dello scavo del canale stesso, ma anche passando dalla discussione alla pratica, si è posto mano a questo colossale lavoro di estrarre centinaja di migliaja di cubi di terra in gran parte calcarea in modo veramente gigantesco (1) e prima di cominciare lo scavo propriamente detto, si diede mano ad ordinare un servizio di ferrovie a sistema ridotto

(1) Ci sembra che questo confermi in modo da non lasciar dubbio quello che già avevamo notato al paragr. 52, che cioè l'enorme lavoro e difficilissimo che si richiede nell'età nostra, nella quale pur si dispone di tante macchine di tante qualità, mostra che sarebbe stata follia tentar l'impresa del taglio di Panama ai tempi di Filippo II e fino ai nostri giorni.

(in gran parte sistema Decaville) dai varj cantieri all'asse del canale (1) e si pose in esercizio un importante sistema di carri per scaricare la terra in mare ed i cantieri stessi furono collegati tra di loro per mezzo del telegrafo e del telefono. Inoltre ci sembra pure che sia appena necessario rammentare che con questo canale al risparmio del cammino si viene ad aggiungere quello del combustibile e delle spese d'assicurazione (2).

Ma d'altra parte vogliamo notare che si dibatte una accanita quistione a proposito del canale di Panama, la quale involge in sè tutte le difficoltà e tutte le obiezioni: si dice cioè, che se il canale avrà molti concorrenti e se non vi passeranno molte merci, non si potrà dire di grande importanza mondiale, e poichè il globo terracqueo è solcato da una rete di numerose ferrovie e percorso da linee di navigazione per le quali non si va

---

(1) I cantieri sono i seguenti: Gatun — Colon — Bohio — Tavernilla — San Pablo — Gorgona — Matachin — Obispo — Emperador — la Boca — Corozal — Paraiso — la Culebra. — I lavori di questi cantieri sono divisi tra varj appaltatori che li hanno preso in accollo, pur essendo appaltatori generali i signori Couvreux ed Hersant già rammentati. Importantissimo tra gli altri è il lavoro che si fa al colle della Culebra che deve essere attraversato dal canale: si era pensato dapprima ad un sotterraneo (tunnel) della lunghezza di sei chilometri, ma poi temendo che la navigazione in esso fosse difficile per causa della differenza di temperatura tra il suo interno ed il resto del canale, e temendo che potessero produrvisi delle nebbie, fu deciso di portar via verticalmente una striscia di questo colle e di fare una trincea all'aria aperta.

(2) Questa enorme importanza del taglio dell'istmo non sarebbe sfuggita al genio del principe di Bismark, il quale, secondo il *Daily News*, nel fare occupare alcune isole della Polinesia, avrebbe tenuto conto dell'importanza che verrebbe ad acquistare quella regione per opera del canale. Vedi *Bulletin du Canal* N.º 146. Vedi pure *La politique française en Océanie à propos du canal de Panama (l'Allemagne en Océanie: Politique coloniale de M. de Bismark).*

più da un punto all'altro per una sola via, si pone in dubbio da qualcuno la grande utilità del canale stesso e da alcuni si afferma che non sarà molto vantaggioso non solo sotto l'aspetto finanziario, del quale qui non dobbiamo occuparci, ma neanche sotto l'aspetto della floridezza commerciale che ne è naturalmente la causa. Perciò si concluderebbe che mentre nel secolo decimosesto la via di Panama sarebbe stata la strada più adatta e più breve per il commercio dell'Oriente e dell'estremo Oriente, ora nella lotta e nella concorrenza delle varie strade, non avrebbe quell'importanza che i suoi fautori le vorrebbero attribuire. E prima di tutto, prima di discorrere delle objezioni che si fanno al canale vogliamo cominciare col fare un'osservazione che è la seguente: la compagnia del canale di Panama dice e ripete ad ogni istante nel *Bulletin du Canal Interocéanique* suo organo ufficiale (1) che gli assalti ai quali andò incontro il canale di Suez nel tempo durante il quale si costruiva e l'aver saputo e potuto resistere compiutamente e vittoriosamente, fu prova sufficiente della sua bontà e che anche il canale di Panama trionferà di tutti gli ostacoli reali e farà tacere tutte le voci calunniose che si spargono sul conto suo, ossia vogliono dimostrare che come si mostrarono insussistenti in gran parte le voci sparse a carico del canale di Suez che, ad onta dei difetti dei quali facemmo cenno, fece e fa buona prova, così anche il canale di Panama si mostrerà poi del tutto utile. Ma noi pur augurando di tutto cuore che il canale trionfi di tutti gli ostacoli reali che non sono pochi nè piccoli, ci dichiariamo apertamente contrarj a questo che si pretenda di fare un paragone tra Suez e Panama e che si voglia trovar molta somiglianza tra

(1) « ....seule publication ayant l'attache de la Compagnie ».

questa seconda opera del signor Lesseps e la sua prima del Bosforo Egiziano, perchè se era stoltezza sostenere il dislivello dei due mari e se c'era malignità nel voler far credere che i lavoranti all'istmo di Suez fossero zuavi travestiti, come si pretendeva in Inghilterra, non ci sembra che si possano trattare di assurde con ugual facilità tutte le obiezioni che si fanno al canale di Panama. Specialmente giova osservare che se possiamo da un lato ravvicinare le difficoltà politiche che offre il canale di Suez a quelle delle quali tratteremo a proposito del canale di Panama, non troviamo affatto somiglianza tra l'indole tecnica di questo e di quello e mentre tutto il lavoro da Porto Said a Suez non fu altro che un lungo colpo di draga, la Cordigliera è dura e rocciosa e deve esser scavata colla mina in tutta la sua lunghezza anche a detta dei maggiori suoi ammiratori (1); nè si deve dimenticare che, secondo molti, la condizione nella quale si troverà il canale di Panama tra due Oceani aperti sarà assai differente da qnella del canale di Suez che congiunge i trecento milioni d'Europei cogli ottocento milioni d'Asiatici. Inoltre in questo paragrafo nel quale rendiamo conto della condizione in cui si mostra il canale e accenniamo alle quistioni che si presentano sulla sua utilità, ci crediamo in obbligo di avvertire che non sarebbe affatto opportuno ricorrere al già rammentato *Bulletin du Canal Interocéanique* per avere idea di siffatte quistioni, perchè questo non discute con imparzialità il lavoro del taglio dell'istmo americano, ma ne patrocina assolutamente gl'interessi, si direbbe il suo *organo ufficioso*,

(1) Hélène, *op. cit.* cfr. pag. 27 con pag. 80 « La traversèe de Panama n'est, en effet, nullement comparable à celle de Suez, où nous n'avons vu enlever, à part le mince rognon calcaire du seuil de Chalouf, que des sables et des argiles peu compactes ».

gli fa per così dire la *réclame* con scopo finanziario e commerciale riporta gli articoli dei giornali (ordinariamente francesi ed alcuni pochi americani) che parlano del taglio dell'istmo e delle sue conseguenze, tratta insomma della quistione in tal forma che su quella non possiamo seguirlo (1); dice e ripete ad ogni momento che tutto procede per la migliore, che lo scavo è attivo ed avanzato, che tutti gli operai (sono in gran parte chinesi) sono pieni di buona volontà e di attività e fiduciosi nella bontà dell'opera, senza dire che più volte ad ogni occasione si ripetono a proposito di quest'argomento le verità più trite e diremmo più volgari, sulla grandiosità e sull'utilità dell'opera mischiandole con asserzioni che hanno molto bisogno di essere dimostrate; in conclusione vi sono spesso articoli e comunicazioni che parlano del canale con entusiasmo ma senza serietà, con intenzione di produrre un rialzo di fondi alla Borsa e non con scopo scientifico (2). Neppure possiamo fare a meno di bia-

(1) E non è solo il *Bulletin du Canal* ecc. ad aver questo grave pecca: potremo rammentare (per tacer di mille altri articoli e *brochures* comparsi sull'argomento in Francia) due opuscoli dei quali il primo di *Augustin Garçon: Histoire du Canal de Panama* Paris Challamel 1886, non è che un panegirico pieno di *banalités* nel quale difficilmente si troverebbe un'idea che non fosse contenuta nel *Bulletin du Canal* o nel *Congrès du Canal* ecc. già rammentato e nel quale manca assolutamente ombra di ragionamento e di critica; mentre l'altro, anonimo, è intitolato: *Le canal de Panama et ses gaspilloges*: Paris, Ghio, 1886: è per l'appunto il rovescio della medaglia e biasima tutto e tutti e racconta un monte di aneddoti e di fattarelli che mostran più il livore e l'animosità dello scrittore contro la compagnia del canale, che non un vero e serio fondamento.

(2) Stimiamo inutile portare le prove di quest'asserzione, perchè si possono trovare in qualuuque numero e quasi diremmo in qualunqu- pagina del citato *Bulletin*. Rammentiamo piuttosto che al principio del 1886 quando Lesseps chiese la concessione per una lotteria, il governo mandò prima all'istmo ad esaminare i lavori l'in-

simare l'andazzo manifestato in varj punti del Bollettino stesso, nei quali per combattere l'altro progetto *via Nicaragua*, si vorrebbe far credere ch'esso sia stato studiato e si voglia adottare per dispetto e per creare una via contro Panama. Avvicinandoci poi di più al nostro soggetto, notando cioè alcune obiezioni più generalmente avanzate contro il canale, cominciamo dal notare che dal fatto che il Congresso di Parigi approvò la proposta presentatagli dal signor Lesseps, non se ne deduce che tutti abbiano approvato il tracciato Wyse e Réclus da Aspinwall a Panama, che anzi tra breve vedremo alcune prove in contrario, perchè non tutti esaminarono e discussero il tracciato, ma soltanto la quarta commissione cioè quella della parte tecnica, e di questi non tutti accettarono il tracciato proposto ed altri si astennero non certo in segno di approvazione. Questo fatto si ripetè anche nella seduta definitiva del congresso (1): e notisi che siccome lo scopo della riu-

gegnere Rousseau che di ritorno in Europa fece un rapporto abbastanza tiepido, nel quale senza sconfessare l'impresa di Panama raccomandando anzi che la presente compagnia possa finire i suoi lavori, dichiara che vorrebbe veder più chiaro in questa impresa ed esorta il governo francese a chiedere maggiori assicurazioni e garanzie alla compagnia. Questo rapporto è riportato per sommi capi nel *Bulletin* N.º 165 e più in esteso nell'*Ausland* del 1886 N.º 29. In conseguenza Floquet lesse alla Camera dei Deputati il 10 Luglio 1886 il progetto per il ritiro della proposta relativa all'emissione delle obbligazioni del canale di Panama. Pochi giorni avanti era comparso nell'*Économiste* (14^me^ année N.º 27) un articolo di Auguste Lalance: « *Les interêts respectifs du commerce français et du commerce americain dans le canal de Panama* ». Vi si sostiene che i velieri da New-York al Pacifico potran fare molta concorreuza al commercio francese scorciando la strada di 2 mila miglia.

(1) Vedi nel *Congrès du Canal* ecc. il voto parziale della quarta commissione a pag. 356 e quello generale del congresso a pag. 655. Nonostante ogni volta che parla del suo lavoro di Panama, Lesseps dice che non vi vede difficoltà, ripete che le spese non oltrepas-

nione era appunto quello di studiare ad ogni costo un tracciato, ossia siccome tutti erano andati per votare per un canale, chè altrimenti non sarebbero andati, risulterebbe tanto più grave la ripulsa del tracciato proposto. Inoltre si potrebbe osservare che non tutti quelli che han preso parte al congresso hanno approvato il preventivo del passaggio di sei milioni di tonnellate per il canale di Panama, la qual cifra indica la quantità di tonnellaggio necessaria per la giusta rimunerazione dei capitali impiegati nell'impresa: così nella seconda commissione vi fu molta discussione per sapere se era esagerata la cifra di sei milioni alla quale secondo il Levasseur sarebbe giunto il passaggio delle merci per il canale (1) ed a questa discussione presero parte con varie opinioni Meurand, Carlo Hertz, il visconte di Vallat e Torrès-Caicedo (2): così pure nella quinta commissione il signor de Franco protestò contro siffatta cifra a suo avviso esagerata al tempo stesso che Gauthiot trovava troppo esagerata la tariffa di quindici lire a tonnellata (3) e finalmente nella seduta generale del 23 Maggio 1879 anche Simonin che pure ebbe tanta parte

seran la cifra prevista e che se il governo non dà la concessione per il prestito-lotteria, egli farà un prestito ordinario. Rammentiamo pure che nell'adunanza generale degli azionisti del 1 Luglio 1887 fu proposto ma non accettato, di fare un canale con chiuse invece che a livello.

(1) *Rapport sur le commerce et le tonnage relatifs au canal interocéanique redigè par M. Levasseur au nom de la première commission* nel *Congrès du Canal* ecc. pag. 55 a 147.

(2) *Congrès du Canal*, pag. 159.

(3) *Congrès du Canal*, pag. 624. Veramente Lesseps può rispondere a Gauthiot che quando il traffico sia assicurato al canale, si potrebbe ribassare la tariffa del pedaggio come si propone di fare per Suez. Notiamo pure che al momento della votazione anche Agujar trovò la cifra troppo elevata: vedi *Congrès*, pag. 647

nella terza commissione del canale, cioè in quella di navigazione, sostenne che assolutamente non si può sperare che passino per il canale di Panama sei milioni di tonnellate di merci (1). Si può insomma sospettare che questa cifra sia stata non stabilita dapprima, ma almeno creduta reale e che poi si siano in certo modo piegati i fatti ed esagerate le ipotesi, ben inteso senza che i fautori del canale se ne siano pure accorti; anzi sembrano tanto convinti di ciò che asseriscono, che mentre da tanti si è detto che il transito poteva giungere anche fino a dodici milioni di tonnellate annue, in un punto del *Bulletin* si sostiene dal Kelley che questa cifra sarà facilmente di 15 o 20 milioni di tonnellate (2). Vi ha poi chi pur essendo convinto dell'utilità del canale, giudica che ne sia stato scelto poco felicemente il tracciato e non crede che il taglio dell'istmo con un canale a livello dall'Oceano Atlantico al Pacifico e più specialmente dal Golfo del Limone alla baja di Panama, possa facilmente effettuarsi (3): noi limitandoci per ora a ripetere le opinioni altrui serbando a tra poco le discussioni in proposito, notiamo che già dapprima, già prima che fosse cominciato il lavoro di Panama, il Trollope notava che il tracciato Aspinwall-Panama al pari di quello per il Darien era stato dichiarato impossibile e che il solo tracciato adottabile era quello attraverso il Nicaragua, mostrandosi così di opinione opposta a quella del Congresso di Parigi che decise di scartar questo e di

---

(1) *Congrès du Canal*, pag. 640, *Séance générale de clôture.*

(2) Vedi *Bulletin du Canal*, vol. V N.º 122, pag. 1070.

(3) Nella *Tribune* di New-York si mostra l'impresa di Panama in pessime condizioni appunto nel momento nel quale Lesseps vuol far credere gli Americani entusiasti dell'impresa (Gennajo 1887).

attenersi a quello (1). Ma lasciando il confronto di queste due strade sul quale da ultimo ritorneremo e continuando l'esame delle obiezioni, diremo che, secondo molti, l'opera di Lesseps all'istmo americano non si finirà mai o ad ogni modo ci vorranno molti anni di lavoro e tra gli altri l'ingegner Pym della flotta inglese sostiene che passeranno venticinque anni prima che il canale sia pronto (2) e se pure deve credersi esagerato siffatto computo, noteremo che molti capitalisti di New-York dichiarano che l'opera non potrà esser compiuta nè per il 1888 nè per il 1889 come sostiene Lesseps, ma al più presto tra dieci o quindici anni e che ad ogni modo anche allora vi sarà da temere per le piene del Rio-Chagres (3): ancora varj appunti furono mossi al canale di Panama da Felice Belly sostenitore del tracciato per il Nicaragua (4) e finalmente in un articolo di una riputata rivista del quale faremo cenno tra breve (5) si esaminano varj progetti e fermandosi poi a quello del signor Lesseps si conclude col dire addirittura che è poco serio e che ad ogni

(1) *West Indies:* Leipzig Tauchnitz, 1860 pag. 279 « The line of the river Chagres, and from thence to the town of Panama ... was long contemplated with favour but has now been abandoned as impracticable... It appears therefore that there are insuperable objections to all these canal routes, unless it be to some route passing through the lake of Nicaragua ».

(2) *Ausland* N.º 8, 1885. Nè più moderato è il Beyeler il quale supponendo che i lavori possano compiersi tra dieci anni, crede che la spesa debba oltrepassare di molto i tre miliardi.

(3) *Ausland* ibidem.

(4) Vedi *Congrès du Canal*, pag. 225-250.

(5) *Edimburgh Review*, N. 18, April 1882, *The Panama Canal.* L'articolo è anonimo come tutti quelli di questa e di altre simili riviste, ma da diversi punti risulta che chi l'ha scritto è persona altolocata e che conobbe a fondo l'imperatore Napoleone III.

modo la strada da parecchie città dell'Europa a molte dell'Asia non è abbreviata per il canale stesso.

Sempre continuando ad esaminare le obiezioni fatte al canale collo scopo di mostrare che se ne può discutere e porre in dubbio la utilità e lo scopo pratico, pur astenendoci per ora da ogni discussione in proposito, crediamo di non poter passare sotto silenzio un libro che è stato stampato in America per disapprovare l'opera di Lesseps non solo, ma anche in genere tutti i canali da un Oceano all'altro che si costruiscano senza cateratte (*èclusas*, *loks*) (1). Notiamo soltanto che in questo opuscolo si mostra un concetto ed un modo di procedere un poco gretto perchè nei computi numerici e statistici sulla potenza di produzione dei varj centri industriali, sull'importanza degli scambj e via dicendo, si prendono come base le cifre date dal presente o meglio le cifre del 1880, mentre è innegabile che il commercio tende ad aumentare immensamente e tanto più aumenterà coll'aprirsi di nuovi sbocchi e di nuove strade (2) per cui si notò da alcuni che in meno di dieci anni siffatto commercio è asso-

(1) L'opera è la seguente: *The proposed american interoceanic canal in its commercial aspects* by JOSEPH NIMMO J.r (Treasury Department, August 7, 1880) Washington Government Printing Office 1880. Si capisce anche dalla data posteriore di un anno appena alla decisione del Congresso di Parigi, che questo *pamphlet* è diretto contro l'opera del signor Lesseps, ma per debito di giustizia dobbiamo dichiarare che posteriormente il signor Nimmo pare abbia un poco modificato le sue idee in proposito, come risulterebbe da una sua lettera a noi in data del 3 Aprile 1882 (in risposta ad un'altra colla quale chiedevamo informazioni sull'argomento) nella quale egli conclude così: « I cannot again take up that *difficult* and *omplex* question ».

(2) *Bulletin du Canal*, N. 27, pag. 250.

lutamente raddoppiato (1). Si aggiunge ancora da altri che il Capo Hoorn è tanto burrascoso, tanto più pericoloso del Capo di Buona Speranza, che gli si preferirà senza dubbio la via di Panama: al che si potrebbe osservare che anche il viaggio da varj porti europei od asiatici allo stretto di Panama è esposto a cicloni e furiose burrasche (2). Così la pubblicazione del Nimmo tutta contraria all'opera del canale di Panama e della quale avremo occasione di dare qualche cenno in varj punti in seguito, levò molto rumore e la Camera di Commercio di S. Francisco si affrettò a sconfessarla e vi fu anche chi accusò l'autore di aver voluto espressamente trascurare la costa del Pacifico nei suoi computi e d'aver scritto il suo opuscolo nell'interesse delle compagnie ferroviarie che sarebbero maggiormente danneggiate dall'apertura del canale di Panama (3). Inutile ripetere che non possiamo discutere su questo terreno, ma dopo aver rammentato che in parte invero gli Americani non presagiscono bene dell'impresa del canale e che, a detta di alcuni, indipendentemente da ciò, il canale non acquisterà molto valore per i vapori tra l'Europa e la costa del Pacifico (4), rammenteremo

(1) *Bulletin* ecc., Ibidem, pag. 253, *Bulletin* N. 28 Estratto dell'*Economist* di New-York e di Boston.

(2) Vedi MAURY, *Geografia fisica del mare.*

(3) Vedi il *New York Herald* riportato dal *Bulletin du Canal* ecc., N. 29, pag. 268.

(4) J. PAULITSCHKE, *Le comunicazioni mondiali*, pag. 46. Rammentiamo inoltre che ultimamente Rousseau delegato del governo francese per visitare i lavori avrebbe consigliato un lavoro a cateratte, invece che a livello coll'aumento di spesa di 60 milioni: rammentiamo pure che Bigelow autorevole personaggio che fu anche console degli Stati Uniti a Parigi, dopo visitati i cantieri di Panama disse che era un gran lavoro con molti problemi nuovi ed importanti e che se anche la Compagnia lo interrompesse, gli azionisti lo dovrebbero condurre a termine.

che da nessuna delle due parti si pretende di venir colla massima esattezza, ossia notiamo che nè Levasseur il quale sostiene che il traffico che passerà per il canale oltrepasserà di molto i sei milioni di tonnellate, nè Nimmo che sostiene che siffatto traffico deve essere limitato alla quarta parte della cifra testè detta (1), pretendono di aver trovato il punto vero ed esatto della quistione, chè anzi per dire il vero e l'uno e l'altro dichiarano di voler cercare il risultato soltanto approssimativamente: ma d'altra parte non si può negare che è strano per non dire altro che Levasseur prendendo notizie dall'*Almanacco di Gotha* e dai plenipotenziarj delle repubbliche americane a Parigi e Nimmo prendendo informazioni dai varj ufficj di Statistica, dal *Bureau Veritas*, dai marinari e dagli ufficj idrografici, giungano sopra lo stesso argomento a conclusioni assolutamente opposte. Quindi non potendo e non volendo dubitare della buona fede di chi fece le ricerche e prese le notizie e le informazioni in proposito, gioverà ripetere l'osservazione che abbiamo trovato non sappiamo bene dove, colla quale si dice: « Non è che vogliamo contestare l'esattezza delle cifre date ..... ma leggendole bisognerà convenire che in questa materia come in tante altre tutto dipende dall'arte di aggruppare le cifre specialmente se sono ufficiali ». Potremmo altresì aggiungere che qui la difficoltà cresce perchè si tratta di preventivi, ma ci preme più di notare che ad ogni modo non si può negare che ove sia compiuto il canale ne risulteranno gravi ed importanti cambiamenti, tra i più vantaggiosi dei quali bisognerebbe rammentare lo scorciar di molti viaggi ed il conseguente abbassamento delle tariffe di assicura-

(1) Cfr. *Congrès du Canal* ecc., pag. 70 con Nimmo, *op. cit.*, pag. 36.

zione, di noleggi, di vapori e di prezzi di trasporti; molta influenza avrebbe altresì il fatto della trasformazione delle navi a vela in navi a vapore sulla reciproca concorrenza sui rapporti del canale con altre strade e via dicendo. Ma di questi e di altri simili argomenti dovremo trattare tra breve ed ora crediamo opportuno concludere quello che risulta dal presente paragrafo e che deve servire di norma per ciò che verrà dopo: rammenteremo cioè come da quello che fin qui siamo venuti esponendo risulta che si disputa accanitamente sulla utilità e sull'ufficio del canale di Panama: noi già fino da principio abbiamo promesso la più scrupolosa imparzialità rispetto alle quistioni nelle quali ci saremmo imbattuti per quanto queste potessero essere calde ed appassionate e speriamo che nessuno possa dirci che abbiamo mancato alla promessa; ora ripetiamo che nei paragrafi che mancano al termine del presente lavoro vogliamo stare in guardia contro qualunque decisione o dichiarazione troppo affrettata o che possa in qualche modo sembrare troppo favorevole per l'opera del signor Lesseps o ad essa troppo contraria.

Per lo più non ci arrischieremo nelle gravi quistioni che dobbiamo prendere ad esame, ad avere una opinione personale, mentre ci teniamo in obbligo di esporre quella di tutti i partiti e specialmente desideriamo che chi legge sia convinto che noi, ove pur fosse possibile, non vogliamo menomamente attaccare la fama dell'uomo illustre che colle sue imprese pacifiche si è procurato l'ammirazione di tutto il mondo civile: anzi desideriamo di tutto cuore che la sua attività e il suo ingegno ricevano anche a Panama col canale attualmente in costruzione secondo i dati ed i disegni dei signori Wyse e Réclus, lo stesso premio che han ricevuto col taglio dell'istmo di Suez. Certo la questione è complessa e difficile e ad ogni modo è

lecito dire che come in tutte le quistioni nelle quali si agitano vivi interessi che alterano un ordine di cose stabilite introducendovi novità, la discussione fino ad ora invece che aggiungere luce non ha fatto altro che render più difficile e ritardata la soluzione stessa. Ora perchè non si dica che noi vogliamo troppo presumere di noi stessi pretendendo di risolvere quistioni tanto difficili (preferiremmo troncare questo studio piuttosto che pretendere di addossarci tanta responsabilità) e perchè sia più chiaramente determinato l'ufficio che ci proponiamo e perchè sia messa in maggior luce la parte che vogliamo prendere rispetto alla questione di Panama, crediamo opportuna un'osservazione: nel nostro lavoro o per meglio dire in quelle parti del lavoro che già abbiamo compiuto, prendemmo ad esaminare le strade e vedemmo sotto quale aspetto si presentavano, in quale ambiente, quale fosse l'utile che se ne cavava ed al tempo stesso esaminammo a quali inconvenienti più o meno gravi, a quali obiezioni fossero esposte. Parimente ci crediamo in obbligo di regolarci a proposito del canale di Panama e questo tanto per la difficoltà della quistione, quanto per non guastare per quello che sta in noi, l'ordine del lavoro; quindi non solo non ci proponiamo di decidere se il progetto Wyse e Réclus approvato da Lesseps è o no migliore di quello *via Nicaragua* o *via Tehuantepec*, ma neppure vogliamo dare una risposta assoluta circa all'utilità di un canale interoceanico qualunque sia in sè e qualunque sia il luogo nel quale si decide di aprirlo, ma (notisi bene) poichè si discute accanitamente sulla sua utilità, verremo ad esaminare le ragioni pro e contro la questione, verremo a dire delle lodi e dei vantaggi, delle obiezioni e delle contrarietà a cui va incontro siffatta opera ed in tal modo potremo avvicinarci al vero senza impegnarci a risultati definitivi, vedremo sotto qual aspetto

e per qual ufficio si aprirà questo canale di importanza tanto dibattuta: ossia senza dare un giudizio definitivo al quale ci sentiamo impari, procureremo di esaminare colla massima imparzialità tra le altre cose, che cosa ci sia di grave nelle difficoltà di ordine igienico e politico, nella quistione del rapido tramutarsi della marina a vela in marina a vapore e nella sua possibilità di attraversare il futuro canale e nella concorrenza delle ferrovie transoceaniche degli Stati Uniti d'America: finalmente studieremo la maggiore o minore probabilità di riuscita degli altri due progetti dei quali uno si riferisce ad un canale e l'altro ad una ferrovia e che son conosciuti sotto il nome di *via Nicaragua* e *via Tehuantepec.*

§ 77.° — *Difficoltà tecniche ed igieniche. — I terremoti.*

Un' altra cosa che abbiamo detto al principio e che qui ci par appena necessario rammentare è che il nostro non è affatto un lavoro di ingegnerìa o di scienze affini e che per conseguenza come non abbiamo detto nulla o quasi nulla del valore intrinseco e della bontà tecnica del canale di Suez già aperto o delle ferrovie in costruzione o da costruirsi, così non discuteremo affatto se abbiano ragione i fautori del canale secondo il progetto Wyse e Réclus o se abbian ragione quelli che lo biasimano e vorrebbero che il canale fosse di forme e di dimensioni differenti oppure fosse scavato in altro luogo. Rammentando soltanto a titolo di cronaca che, secondo alcuni, come si è detto, le piene del rio Chagres possono danneggiare le opere di costruzione del canale e che secondo altri la trincea della Culebra è impossibile o almeno molto difficile ad

aprirsi e se pur si può, richiede molti anni (1), rammentando che, secondo altri, il tracciato definitivo avrebbe dovuto studiarsi meglio e l'opera tutta richiederà un tempo molto maggiore di quello detto da Lesseps, lasceremo da parte questo argomento che non riguarda il nostro assunto e diremo piuttosto alcune parole della quistione igienica.

Che l'istmo è poco salubre l'abbiamo avvertito poco fa (2) e non possiamo neppure dire che sia una novità perchè fino dal secolo passato il Raynat così scriveva (3): « Forse anche vi è qualche popolo che ha abbastanza uomini e denaro e vascelli per impadronirsi successivamente di tutti questi paesi (dell'America centrale) e per mantenerli nel proprio dominio che cosa succederebbe? L'aria di queste ricche contrade quasi tutte situate tra i tropici divorerebbe i conquistatori in gran quantità.

Questo clima pericoloso in tutte le stagioni per gli Europei, mortale durante sei mesi dell'anno, pestifero per gli stranieri abituati ad un cielo temperato, ad un nutrimento abbondante e ad una vita comoda, diventerebbe la loro tomba. Ed anche al Congresso di Parigi si discusse animatamente siffatta quistione e mentre alcuni dichiarano che il clima a Panama è micidialissimo, altri sostenevano d'avervi dimorato, nei punti più alti però, senza risentirne danno per la salute ed i fau-

(1) Sempre continuando a riportare i pareri altrui, questa volta rammentiamo un'opinione di fonte francese: *Économiste Français* 1886 N. 25, pag. 758, « En admettant que l'on dût doubler l'efficacité du travail actuel, il faudrait quatre ans et demi, mettons cinq ans en chiffres ronds ». Nello stesso *Économiste Français* del 1886 N. 31 pag. 140 vi è un articolo intitolato « *L'emprunt à dix pour cent de la compagnie de Panama* » (Pag. 140).

(2) In fondo al paragr. 75.

(3) *Histoire Philosophique et Politique* ecc., Vol. III pag. 227.

tori del canale sostenevano energicamente che non si può dar fede affatto alla voce secondo la quale, le accennate morti dei Chinesi impiegati nella costruzione della ferrovia da Aspinwall a Panama sarebbero state tanto numerose da calcolare che ad ogni traversino di legno di questa ferrovia corrisponda un cadavere d'operajo (1). Facendo un confronto cogli altri punti nei quali si vorrebbe aprire il canale, risulterebbe che secondo alcuni a Panama ed al Nicaragua il terreno è molto paludoso e cadono più spesso abbondanti pioggie torrenziali, mentre all'istmo di Tehuantepec il terreno è più solido ed il clima più sano (2). Rammenteremo pure che frequenti volte giunsero in Europa notizie tristissime d'imperversare di febbri malariche e di altre malattie epidemiche nei cantieri di costruzione (3) le quali furon sempre più presto o più tardi energicamente smentite nel *Bulletin du Canal* del quale facemmo già menzione più volte. Noi non crediamo di dover approfondire questa quistione che richiederebbe molto tempo e della quale difficilmente verremmo a capo (4) e sol-

---

(1) *Economiste Français*, 1886, N.º 25 pag. 758. Qui si nota che è ignorato il numero dei morti tra gli operai « car les morts des *petites gens* ne sont pas signalées » ma che nello stato maggiore della compagnia, la morte ha falciato molti tra cui prima Enrico Bionne segretario generale della compagnia e più recentemente il direttore dei lavori, l'ingegner Boyer già rammentato. Non possiamo lasciar di notare che anche in Francia il taglio dell'istmo è avversato da qualcuno e che non si può spiegare tale opposizione quale manovra di borsa come vorrebbero i fautori del canale.

(2) *Ausland*, 1885, N.º 34 pag. 671 *Der interozeanische Tehuantepek-kanal.*

(3) Tra le altre volte, al principio di Febbrajo del 1886 giunsero notizie di siffatte malattie e si sparse la voce che a noi sembra immensamente esagerata, secondo la quale nel 1885 sarebbero morti nei cantieri di Panama non meno di 15 mila operai.

(4) Tanto più che l'insalubrità del clima non può attribuirsi a colpa a Lesseps: e da quello che vedremo ora, sembra si debba ri-

tanto vogliamo prender nota di questo che anche i fautori più accaniti del canale secondo il tracciato scelto confessano che il clima tropicale dell'America centrale è fortemente micidiale e tentano di difendere il territorio di Panama assicurando che esso non si trova in condizioni peggiori del rimanente e riconoscendo del resto che ad un Europeo che non prenda le necessarie precauzioni igieniche la dimora nell' istmo è assai pericolosa (1). Ciò posto e considerando ancora che siffatto male per gravissimo che sia non ha affatto importanza per le navi e per i passeggieri che devono traversare il canale, ma soltanto riuscirebbe pericoloso a quelli che lo costruiscono, crediamo si possa concludere in proposito col dire che l'insalubrità dell'istmo non può essere negata e che non val la pena di discutere se sia un poco più o un poco meno, ma piuttosto dando un pensiero ed una lacrima ai valorosi operai che si sacrificano e muojono per compiere un lavoro utile alla civiltà, dovremo esser loro grati e ringraziarli paragonandoli a quei soldati che nell'assalto della fortezza si sacrificano e muojono e riempiono le fosse dei loro cadaveri per dar adito ai loro compagni di salire alla conquista calpestando i loro corpi e noi supponendo e sperando

---

conoscere in tutti i punti dell'istmo per i quali avrebbe potuto passare il canale.

(1) Cermoise, *Deux ans à Panama: Notes d'un ingenieur* Paris, 1886: a pag. 130 nota che durante la sua dimora colà nei due primi anni dello scavo del canale successero molte morti anche nel personale superiore della compagnia che naturalmente badava più alle precauzioni igieniche ed era meglio alloggiato e rammenta che fu necessario rialzare il morale della compagnia abbattuto da queste morti. Mentre non rifiutiamo fede a quest'asserzione, rimandiamo tra le favole l'altra contenuta in un'opera pur rammentata (*Le canal de Panama et ses gaspillages*, Paris, Ghio 1886) secondo la quale all'arrivo di ogni operajo la società fa preparare una cassa da morto proporzionata alla statura di lui.

che si vincano tutte le difficoltà fisiche e pratiche, immagineremo che il canale si possa costruire senza dubbio, anzi da questo punto in poi supporremo che sia già costruito. Quistione più grave assai è a parer nostro quella dei terremoti ai quali è esposta la regione dell'America centrale e da cui potrebbe essere in un momento distrutta l'opera e la fatica di tanti anni. Anche siffatta quistione fu agitata e lungamente a proposito della costruzione del canale di Panama: se ne parlò al Congresso per il taglio, nella quarta commissione (commissione tecnica) ed il presidente di questa nell'aprire la seduta del 28 Maggio 1879 lesse un passo delle opere di Berghaus, autorità incontestabile in fatto di geografia fisica, passo relativo ai terremoti che affiggono l'istmo; mostrò alla commissione tecnica alcune carte sulle quali erano indicati i centri di movimento e fece osservare che il Nicaragua si trova per l'appunto nella zona del terremoto constatato mentre che Panama è al di fuori di questa zona (1). Poi appena cominciata la pubblicazione del Bollettino, si insistè naturalmente su questo punto e si inserì in uno dei primi numeri una dissertazione dell'ingegner Kuyper in proposito (2) il quale dichiara che nella catena detta del Guatemala v'ha non meno di trentotto vulcani (3) dei quali riporta i nomi e dei quali a suo avviso neppur uno manifesta la sua azione a Panama; anzi rammenta in proposito che Panama fondata nel 1518 non fu mai colpita da alcun terremoto e che i suoi

(1) *Congrès du Canal*, pag. 341, *Quatrième Commission. Séance du 28 Mai 1879. Presidence de M. Daubrée de l'Institut.*

(2) *Bulletin du Canal* ecc. 1879 N.° 8, pag. 59 « *Les projets de Canal Interocéanique et les tremblements de terre volcaniques* ».

(3) Vedi *Bulletin*, ibidem pag. 60-61 la carta dei vulcani dell'America centrale.

edifizi sarebbero ancora intatti se il filibustiere Morgan non avesse preso d'assalto la città nel 1670 per darla alle fiamme (1). Ma tiriamo innanzi: poco dopo si rammenta un'altra opera nella quale si sostiene lo stesso argomento (2) e nella quale si danno i nomi dei principali vulcani della regione che sono i seguenti: El Irazu, Barba, Chubuso, Poas, Ayuacate, Chomes, Buenavista e San-Juan. E ciò non bastò ai fautori del canale per dichiarare che all'istmo di Panama propriamente detto, non v'ha possibilità di terremoti, che di più si tentò di mostrare la ragione e di dimostrare la verità assoluta di questo fatto. Si disse cioè, rammentando l'opinione del Levy ora citato, che a torto si è lungamente detto e creduto dai moderni geografi che la linea generale di distribuzione delle acque in America formi una catena continua ed elevata dallo stretto di Behring a quello di Magellano, mentre invece ognuna delle due parti dell'America ha il suo sistema a parte e così lo stato di Panama non è esente dalle perturbazioni vulcaniche se non per la sua situazione privilegiata come punto d'intersezione, e di massimo abbassamento tra le due grandi catene delle quali una è al Nord e l'altra al Sud e che vengono ad incontrarvisi senza però potersi raggiungere (3). Ed ora diremo noi che questi studj sarebbero acutissimi e queste osservazioni degne del massimo encomio se sventuratamente non fosse successo un fatto che smentì tutte queste dichiarazioni: intendiamo dire del terremoto sentito a

---

(1) Nello stesso punto si rammenta l'opera di VIRLET D'AOUST intitolata: *Coup d'oeil général sur la topographie et la géologie du Mexique et de l'Amerique centrale.*

(2) PAUL LEVY, *Le Nicaragua.*

(3) *Bulletin* N. 63, pag. 538.

Panama nella notte dal 6 al 7 Settembre 1882 (1) del quale si seppe subito che aveva fortemente danneggiato molti edifizj ed in particolare la cattedrale interrompendo le comunicazioni tra Aspinwall e Panama e distruggendo tutti i ponti (2). Non staremo a descrivere la meraviglia che mostrano i fautori del canale accortisi che anche nell'istmo di Panama vi possono essere terremoti e noteremo piuttosto che non solo nella catena del Nicaragua, non solo nelle alture delle Ande ma anche nella tanto vantata depressione dell'America Centrale sono possibili anzi succedono i terremoti; e che le rappresentazioni grafiche del Berghaus delle quali facemmo cenno, non dimostrano nulla per questo punto, nè valgono di più gli studj del Levy sul Nicaragua testè rammentati, quando si vede che tutta l'esperienza la quale mostrava che a Panama non sono possibili i terremoti è stata smentita dai fatti. Questo realmente atterrì molto le popolazioni come ne fan testimonianza le seguenti parole di un giornale che si stampa appunto a Panama (3): « È difficile dipingere il panico che seguì questo avvenimento. Panama è stata sempre considerata come esente dalle grandi convulsioni naturali che si risentono periodicamente nei paesi dove la gran Cordigliera estende le sue ramificazioni montagnose e vulcaniche. Queste scosse eccezionali che sono state risentite stamani sembra indichino che vi sia stata una disgrazia in un distretto vicino » (4). Dopo di che, quasi come ammenda alle teorie dapprima sostenute circa alla non esistenza

(1) Un altro terremoto successe pure nella prima metà del Gennajo 1886.

(2) *Bulletin du Canal* N. 74 pag. 630.

(3) *Star and Herald.*

(4) *Bulletin du Canal* N. 76 pag. 647.

dei vulcani nell'istmo, si rammenta che l'azione vulcanica del suolo nell'istmo americano aveva attirato l'attenzione dei membri del Congresso internazionale del 1879 (1) e che sotto questo aspetto è interessante rammentare che il tracciato di Panama si presentava in condizioni migliori degli altri tracciati perchè si trova nella zona meno esposta all'azione vulcanica (2). Nè ci sembra che abbia molto valore la considerazione che il terremoto arrecò pochi danni, perchè come la realtà ha provato che il territorio di Panama non è affatto immune dai terremoti, parimente l'esperienza potrebbe provare in avvenire che questi sono più pericolosi e di più gravi conseguenze di quello che si credeva. Per finire su questo punto, esamineremo ancora sull'argomento una nota di Lesseps (3) il quale osserva dapprima che il fenomeno fu strano ed inaspettato, racconta poi distesamente il fatto e lo descrive in tutti i suoi particolari e finalmente insiste dicendo di nuovo coll'autorità di Daubrée e di Huyssen ispettore generale delle miniere di Germania, che la zona dei vulcani attivi sparisce nei pressi di Panama e conclude dicendo che se l'avvenimento di quel giorno prova che l'istmo di Panama non è assolutamente esente da commozione sotterranea (e questo, a dir nostro esageratamente, egli sostiene che si verifica in tutti i paesi, *anche in Francia*) questo fatto non mo-

---

(1) *Bulletin*, ibidem.

(2) Anche il Cermoise, *op. cit.*, cap. XIV, pag. 295, assicura che la popolazione a Panama fu tanto più atterrita dal terremoto in quanto che non vi era affatto avvezza mentre nel Venezuela gli uomini vi son abituati e le case son costrutte all'uopo.

(3) *Academie des Sciences*. Séance du 6 Novembre 1882, *Phisique du Globe. Le tremblement de terre de l'isthme de Panama. Note de M. Ferdinand Lesseps.*

difica però il carattere di immunità dell'istmo comparato alle regioni vicine e ad ogni modo non può che confermare in tutto e per tutto la giustezza d'idee del Congresso che ha raccomandato sopra tutto l'apertura d'un canale marittimo senza chiuse, perchè queste senza dubbio in caso di terremoto sarebbero danneggiate e danneggierebbero il buon andamento del canale.

Con questa dichiarazione restrittiva in confronto dell'altra dello stesso Lesseps, colla quale si dichiarava Panama immune da terremoti, termineremo la presente trattazione aggiungendo prima di finire il paragrafo una sola osservazione sebbene questa sia estranea all'argomento finora trattato e questa consiste nel notare il pericolo che può correre il canale per i torbidi politici. Così nella seconda metà del Marzo 1885 vi fu nell'istmo una sommossa che per quella volta si limitò all'incendio della città di Colon. Ma anche circa questo argomento ci permettiamo di notare come difficilmente si possa garentire che in un *pronunciamento* dell'avvenire le cose non vadano differentemente e non rechino al canale danni uguali e forse superiori a quelli che potrebbe recare un terremoto.

§ 78.° — *La quistione politica.*

Abbiamo già accennato che anche per il canale di Panama come per quello di Suez vi è la quistione politica e l'una e l'altra hanno in certo modo punto di contatto, perchè si fondano sulla questione della neutralità del canale, sebbene, come vedremo, siffatta neutralità sia più indubbiamente ammessa per questo che per quello. Come vi fu nel 1882 una quistione tra l'Inghilterra e la Compagnia del Canale di Suez a proposito del Bosforo egiziano, così v' ha una quistione di

simil genere tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti d'America a proposito del Canale di Panama. La quistione cominciò a manifestarsi circa due anni dopo che fu deciso il taglio dell'Istmo e sebbene ancora non sia decisa pure è di tale importanza che non possiamo lasciare di parlarne perchè ognun vede quanto importi la sua pacifica soluzione per la sicurezza della navigazione nel canale e per fargli avere quella numerosa clientela che senza un accomodamento pacifico non si potrebbe sperare: così è chiaro a parer nostro che se gli Stati Uniti e l' Inghilterra disputano circa alla parte che ciascuno di loro due si arroga nella protezione del canale, non potrà certo avvantaggiarsene il commercio generale e finchè non cessi siffatto attrito per via di un accordo perfetto, non potrà essere importante ed abbondante il tonnellaggio che deve passare per il nuovo canale e quindi l'opera non sarà rimuneratrice; perciò noi procureremo di render conto colla massima imparzialità di questa vertenza della quale abbiamo tentato di mostrare l'importanza. Già vi fu chi notò ultimamente che il canale di Panama minaccia la sicurezza degli Stati Uniti, perchè quando questo canale fosse costruito potrebbe qualche nazione europea occuparlo militarmente almeno in parte ed impadronirsene col pretesto di volervi mantenuta la neutralità (1). Noi osserviamo piuttosto che il Fournier de Flaix (2) contando sull'apertura del canale di Panama nota che quando questo sia aperto alla navigazione, l'Inghilterra dovrà accettare a Panama le

---

(1) *Revue Britannique*, Mars 1885, pag. 334.

(2) *L'indépendance de l'Egypte* ecc., *op. cit.* passim e specialmente pag. 56, 100, 113, 113, 119 poi da 123 a 142, 205, 209. In questi punti si accenna all'idea espressa nel testo e si discutono altre quistioni politiche relative ai canali.

condizioni nelle quali ora non si vuol contenere in Egitto; perchè, continua, il canale di Panama avrà nel popolo americano un protettore assai competente e tutti i governi d'Europa avranno a che fare là in America con un governo dei più terribili che è in grado di difendere benissimo i suoi diritti e quelli dei neutri contro le pretese dell'Inghilterra e che può anche arrogarsi in America quelle prerogative che l'Inghilterra vorrebbe far valere nel mar Rosso e questo per una ragione sulla quale nessuno può trovare a ridire, cioè che se il canale di Suez è un elemento vitale per l'inghilterra per causa delle sue comunicazioni coll'Impero delle Indie, coll'Australia e colla Nuova Zelanda, il canale di Panama non è meno importante per gli Stati Uniti perchè mette in rapporto le due estremità dello stesso territorio, e se l'Inghilterra insistesse nelle sue pretese circa il canale di Suez, verrebbe implicitamente a dare quello di Panama in mano agli Stati Uniti. Ma sopratutto, egli conclude, bisogna intendersi perchè le opere umane hanno bisogno d'essere difese con altro che con statuti fatti davanti a notari. Queste opinioni del Fournier si riferiscono veramente più al canale di Suez che a quello di Panama (2) ma abbiamo creduto opportuno riportarle, perchè si attagliano anche al Bosforo americano e non possiamo fare a meno di notare che alla sfiducia nei trattati e nell'opera della diplomazia della quale dà prova il Fournier con siffatte parole, partecipa anche il Lesseps il quale si mostrò sempre poco zelante e devoto di siffatto procedere diplomatico e dichiarò che quando si trattò di scavare il canale di Suez, consultò Thiers ed il vec-

(1) E difatti l'asserzione ultimamente riportata l'abbiamo già data nella conclusione relativa al canale di Suez.

chio principe di Metternich pregandoli che gli dettassero progetti di neutralità e dopo aver detto che riconobbe come obiettivo della politica il mettere imbarazzi al commercio, rammenta come prova della indipendenza di Suez dalla diplomazia, che il 15 agosto 1870 quando già ferveva la guerra franco-germanica, si incontrarono in mezzo al canale di Suez nel canale di Timsah, una nave egiziana, una tedesca ed una francese e che le due prime alzaron la loro bandiera ad imitazione di ciò che aveva fatto l'ultima, perchè era la festa dell'imperatore, inaugurando in tal modo una neutralità effettiva. Ma veniamo a dire della questione tra l'Inghilterra e gli Stati Uniti, premettendo alcune parole di spiegazione relative alla dottrina di Monroe che ha a che fare colla presente trattazione più di quello che apparentemente non sembri. E prima di tutto rammentiamo brevemente a proposito di siffatta dottrina, che fiaccata la potenza napoleònica, i rappresentanti dei principali Stati d'Europa riuniti in congresso a Vienna, mutarono compiutamente le sorti dei popoli e rifecero la carta d'Europa per soffocare le tendenze dei liberali; ma non bastò, perchè, come è noto, nel 1821 scoppiarono rivoluzioni in Ispagna, in Italia e più importanti ancora in America, dove ebbero per effetto di dare l'indipendenza a quelle repubbliche. Allora nel congresso di Verona adunatosi nel 1822 fu stabilito di rimettere i governi nello stato stabilito dal trattato di Vienna e fu affidato alla Francia l'incarico di distruggere in Ispagna gli ultimi resti della costituzione elargita nel 1821. Ora poichè, come abbiamo veduto, la rivoluzione americana aveva staccato dalla madre patria le colonie spagnole, gli Stati Uniti temerono che il movimento della minacciosa reazione potesse estendersi anche al Nuovo Continente e gelosi della indipendenza americana e zelanti parimente della propria,

temerono fortemente che una spedizione collettiva delle potenze europee potesse avere per effetto di alterare o menomare questa o quella e dichiararono energicamente che da allora in poi non avrebbero permesso a nessuna potenza europea d'immischiarsi sotto qualsivoglia pretesto nelle faccende interne del Nuovo Mondo. Tale generalmente è creduta l'origine di questa dottrina che dal nome del presidente dell' Unione che la proclamò, fu detta *dottrina di Monroe* e tale è generalmente rammmentata dagli storici ed anche dagli scrittori del *Bulletin* che se ne occuparono a lungo, ma non possiamo tralasciare di notare che, secondo altri, vi sarebbe stata una causa più decisiva e che toccava in certo modo più da vicino gli Stati Uniti e la loro integrità e la causa sarebbe la seguente: il 4 Settembre 1821 un *ukase* russo dichiarava che tutti i paesi della costa del Pacifico, al Nord di 51° di latitudine in America ed al Nord di 45° 30′ in Asia eran possesso dei Russi. Protestò l' Inghilterra al congresso di Verona e protestarono gli Stati Uniti. Sicchè la pretesa dei Russi avrebbe dato origine ed occasione alla tesi sostenuta e dichiarata colla dottrina di Monroe il 2 decembre 1823 (1). Comunque sia, o per questa dottrina o perchè non lo stimassero necessario, le potenze firmatarie dei congressi di Vienna e Verona (2) non tentarono invasioni, nè spedizioni agli Stati Uniti e la cosa non sarebbe neppure meritevole d' attenzione e come dichiarò più volte Lesseps non

(1) Andree, *Geographie des Welthandels*, pag. 850 ecc. Strano è però che la Russia nel 1867 vendette agli Stati Uniti per duecento mila dollari parte di questi possessi, per i quali avea levato tanto rumore e che formano appunto il territorio dell'Aliaska.

(2) È noto che la Gran Brettagna si astenne dal prender parte alle decisioni del congresso di Verona.

varrebbe la pena di parlare di questa dottrina o di invocarla a proposito dell'apertura del canale di Panama, perchè si è veduto che fu dichiarata per opporsi ad un'ipotetica e reazionaria invasione della quale ora non v'ha neppure la più piccola idea, e non se ne parlerebbe, se non vi fosse di mezzo la quistione relativa al trattato Clayton-Bulwer che è collegato colla dottrina di Monroe e di cui potremo dire qualcosa ora che abbiamo parlato di quella. Questa convenzione fu fatta a Washington il 19 aprile 1850, ratificata dagli Stati Uniti il 25 Maggio, scambiata il 14 Luglio e promulgata agli Stati Uniti il giorno successivo: è intitolata « Convenzione tra gli Stati Uniti e Sua Maestà Britannica collo scopo di facilitare e di proteggere la costruzione di un canale di grande navigazione tra gli Oceani Atlantico e Pacifico ». Il paragrafo d'introduzione, per così dire, della convenzione medesima suona così; « Gli Stati Uniti d'America e Sua Maestà Britannica desiderando di consolidare le relazioni di amicizia che esistono così felicemente tra loro, coll'esprimere e col fissare con un trattato le loro vedute ed intenzioni riguardo a certi progetti di comunicazione col mezzo di un canale marittimo, che potrebbe essere costruito tra l'Oceano Atlantico ed il Pacifico per la via del fiume S. Giovanni di Nicaragua e di uno dei due laghi di Nicaragua e di Managua, che faccian capo ad un porto o a qualunque altro luogo sull'Oceano Pacifico, il presidente degli Stati Uniti ha conferito pieni poteri al signor John M. Clayton segretario di Stato della repubblica e Sua Maestà Britannica ha investito di poteri simili il molto onorevole sir Enrico Litton-Bulwer membro del suo consiglio privato, cavaliere, commendatore ecc., inviato straordinario e ministro plenipotenziario di Sua Maestà Britannica agli Stati Uniti, collo scopo di cui si tratta. I plenipoten-

ziari sunnominati dopo aver scambiati i loro pieni poteri e dopo averli trovati regolari hanno adottato gli articoli seguenti. » Seguono gli articoli dei quali il più concludente ed importante è il primo che riportiamo per intero.

« Il governo degli Stati Uniti e quello della Gran Brettagna dichiarano con questo atto che nè l'uno nè l'altro pretenderanno mai d'ottenere o di conservare per loro stessi nessun controllo esclusivo sul canale di navigazione stabilito, consentendo che nè l'uno nè l'altro possano mai innalzare o mantenere delle fortificazioni che potrebbero dominare questo canale o essere stabilite nei suoi paraggi, ognuno di essi rinunziando ad occupare, fortificare o colonizzare come pure a prendere od esercitare nessun potere sugli stati di Nicaragua, Costa-Rica, sulla costa dei Mosquitos o sopra alcuna altra parte dell'America centrale, rinunziando così da una parte come dall'altra a profittare di qualsivoglia protezione che una o l'altra fornirebbe o potrebbe fornire, di qualsivoglia alleanza che uno o l'altro avrebbe o potrebbe avere contro o con alcuno stato o alcuna nazione collo scopo d'innalzare o di mantenere alcune fortificazioni di questo genere o di occupare, fortificare o colonizzare il Nicaragua, Costa-Rica, la costa dei Mosquitos o qualunque altra parte dell'America centrale e di prendere o esercitare un potere qualunque sugli stessi paesi, rinunziando in tal modo gli Stati Uniti e la Gran Brettagna ugualmente a trarre vantaggio da qualsivoglia intimità o approfittare di qualsivoglia alleanza, relazione o influenza che una o l'altra delle due parti potrebbe avere con qualcuno di quei stati o dei governi attraverso il territorio dei quali passerebbe il canale in quistione, collo scopo di acquistare o di prendere direttamente o indirettamente per i cittadini o per i sudditi d'uno dei due esclusi-

vamente, per rapporto al commercio o alla navigazione del detto canale, alcun diritto o vantaggio che non siano offerti nei medesimi termini ugualmente ai cittadini ed ai sudditi dell'altro ». Ancora vogliamo notare quest'altro punto dell'articolo sesto del trattato stesso, quello cioè nel quale si parla di negoziati da aprirsi con uno degli Stati dell'America centrale « perchè questo canale deve esser considerato come mezzo di comunicazione marittima tra i due Oceani e deve per questo motivo esser utile al mondo intero ». Finalmente rammenteremo il principio dell'articolo ottavo che suona così: « Il governo degli Stati Uniti e quello della Gran Brettagna avendo voluto quando sono entrati in questa convenzione non soltanto occuparsi di un oggetto particolare, ma anche stabilire un principio generale, convengono col presente atto di stendere la loro protezione col mezzo di un trattato ad ogni altra via praticabile di comunicazione, sia canale o strada ferrata, destinata a traversare l'istmo che congiunge l'una all'altra l'America del Nord e l'America del Sud e specialmente alle comunicazioni interoceaniche ».

Evidentemente da quello che abbiamo detto risulta che questo trattato non potrebbe essere più chiaro ed esplicito: è un contratto col quale ciascuna delle due potenze si obbliga ad astenersi da qualunque ingerenza nel territorio ove si può aprire il canale e questo non solo per il momento, o per sè stessa soltanto, ma per poter stabilire un principio generale da inculcarsi e raccomandarsi a tutte le potenze: questo adunque forma una differenza tra l'attuale quistione e l'altra che abbiamo veduto a proposito del canale di Suez, la quale si agitava tra una potenza ed una compagnia, mentre questa si discute tra la potenza stessa ed un altro stato, perchè qui non si tratta affatto di modo diverso di interpretazione, ma di accettare o no un

trattato chiaro ed esplicito e nella corrispondenza diplomatica relativa alla quistione non v'è tanto discussione sul modo di interpretare, quanto objezioni o difese del trattato stesso. Notisi pure che nel trattato stipulato per la concessione del Canale Interoceanico di Panama tra la società del Canale stesso ed il governo degli Stati Uniti di Colombia, vi sono due articoli i quali a somiglianza di quelli corrispondenti fatti per lo scavo del Canale di Suez, dichiarano la più assoluta neutralità in tempo di guerra e lo scopo evidentemente ed eminentemente pacifico dell'impresa e questo abbiamo voluto rammentare per mostrare come in apparenza tutti sembrino interessati alla neutralità del canale (1). — Ciò posto esaminiamo alcuni documenti in proposito cioè alcune lettere di Blaine ministro degli affari esteri degli Stati Uniti, cui poi successe Freilinghuysen, ed alcuni punti delle risposte di lord Granville ministro degli affari esteri della Gran Brettagna. Prima di tutto vedremo una lettera di Blaine all'ambasciatore americano a Londra (2): in questa egli comincia dal dire che si riporta alla convenzione stipulata nel 1846 colla Nuova Granata che ora si è tramutata in Stati Uniti di Colombia, ed asserisce che, secondo il presidente degli Stati Uniti, la garanzia e l'appoggio dati dagli Stati Uniti non hanno bisogno affatto del rinforzo nè dell'appoggio di alcun'altra potenza e che quando il governo degli Stati Uniti ha voluto difendere la neutralità minacciata non ha avuto bisogno di

(1) Sono gli articoli 5 e 21 della Convenzione. Vedi *Bulletin du Canal*, N. 53, pag. 348 (*La neutralité du canal*).

(2) *Bulletin* ecc., N. 58, pag. 500. Questa lettera in data del 24 Giugno 1881 non fu ben conosciuta se non dopo il ritiro di Blaine dal ministero di Washington.

alcun ajuto (1). La situazione è subito chiara fino da principio; il governo dell'Unione si richiama all'antecedente trattato fatto colla Nuova Granata e nel quale la Gran Brettagna non ha nulla a che fare e non fa parola del trattato Clayton-Bulwer: e non solo, ma dopo aver manifestato che una lega tra le potenze europee per la neutralità del Canale sarebbe stata vista di mal occhio in America (perchè, soggiunge, questa strada è lontana dall'Europa e vicina a noi e forma parte della nostra linea di coste) dopo aver mostrato gelosia di siffatta lega possibile tra nazioni che hanno grandi eserciti e cuoprono il mare delle loro flotte, conclude la sua lettera al ministro americano a Londra con queste testuali parole: « Avrete cura in ogni conversazione che possiate avere col ministro inglese, di non rappresentare l'attitudine degli Stati Uniti *come risultato di politica nuova* o come inaugurazione di misure aggressive e violente che questo governo si proporrebbe di prendere (2). Nè vogliamo dimenticare un'altra osservazione cioè che gli Stati Uniti dichiarano che avrebbero abbandonato i loro esclusivi diritti per il caso che si fosse costruito il canale nel Nicaragua, ma non intendono affatto di abbandonare nella Colombia quei diritti che hanno da gran tempo cioè dal tempo del trattato testè rammentato. Vediamo ora la seconda lettera di Blaine all'ambasciatore americano a Londra, sempre sul medesimo argomento (3): in essa la qui-

(1) Allusione evidente alla dottrina di Monroe.

(2) Come già abbiamo fatto a proposito del canale di Suez aperto nel secolo nostro, anche qui non possiamo a meno di paragonare le franche ed aperte dichiarazioni che si fanno nelle attuali vertenze politiche colle misteriose e quasi subdole parole dei diplomatici del secolo XVI. Cfr. coi paragr. 26, 29 e 46.

(3) *Bulletin*, N. 59, pag 508 (*Département d'État*, Washington, 19 Novembre 1881) *James Russell Lowell Esq. à Londres.*

stione comincia a delinearsi più chiara, perchè gli Stati Uniti cominciano a dichiarare che vogliono distruggere o almeno modificare il trattato in quistione, dicendo che col trattato stesso la Gran Brettagna viene ad avere il controllo su qualunque specie di canale, e poichè, continuano, la Gran Brettagna ha una flotta numerosissima per tenere le colonie in relazione colla madre patria e gli Stati Uniti non si trovano affatto in simili circostanze, questi non possono impegnarsi a non stabilire alcuna fortificazione per terra, perchè in tal modo lascierebbero alla Gran Brettagna un vantaggio troppo grande. Continua dicendo che l'intenzione di chi fece il trattato era di porre le due potenze sul piede della più perfetta uguaglianza, ma in sostanza ed in pratica questo non succede per le ragioni testè dette, perchè il trattato col suo primo articolo impedisce agli Stati Uniti di servirsi delle loro forze militari anche a titolo di precauzione, mentre lascia la potenza navale della Gran Brettagna perfettamente libera e senza impacci, sempre pronta ad impadronirsi delle due estremità del canale ed a tenerne il possesso con danno di tutte le nazioni commercianti e più specialmente con danno dell' Unioue americana. Notevole è pure un altro punto nel quale seguendo un sistema di paragone molto adattato e del quale già facemmo cenno, si confronta la potenza coloniale dell'Inghilterra nell'emisfero orientale alle Indie, coll'estesa potenza degli Stati Uniti fino sulle lontane coste del Pacifico.

Così, osserva il Blaine, il gabinetto di Londra non può trovare molto a ridire sulle esigenze nostre, perchè tutti sanno che la Gran Brettagna per assicurarsi il transito più rapido per le truppe e per le munizioni di guerra e per difendersi contro le altre nazioni, possiede e fortifica tutti i punti strategici che dominano la via delle Indie. A Gibilterra, a Malta, a Cipro le

sue fortificazioni la rendono padrona del Mediterraneo, essa ha inoltre un interesse di controllo nel canale di Suez e colle sue fortificazioni ad Aden e nell'isola di Perim esclude le altre potenze del Mar Rosso e ne fa proprio *un mare clausum*. E notisi, continua Blaine, che le Indie non sono che una colonia lontana della Gran Brettagna, mentre che gli Stati ed i territorii dell'Unione che sono collocati sull'Oceano Pacifico e che profitteranno molto del canale di Panama, formano parte integrante della nostra unità nazionale; formano corpo col nostro stato. Gli abitanti delle Indie sono differenti dall'Inglesi per nazionalità, lingua e religione, mentre i cittadini della California, dell'Oregon, della Nevada e dei territorii adiacenti sono sangue del nostro sangue (1). In conclusione e come corollario di queste osservazioni (che abbiamo riepilogato per mostrare le fasi per le quali passò la questione politica relativa al canale di Panama) il Blaine espone che il suo governo desidererebbe alcuni cambiamenti dei quali diremo i più importanti.

1.° Tutti gli articoli del trattato Clayton-Bulwer che impediscono agli Stati Uniti di fortificare il canale o di prenderne il controllo politico, sono aboliti.

2.° Le parti del trattato nelle quali si stabilisce che non è permesso nè alla Gran Brettagna nè agli Stati Uniti fare acquisto di territorio nell'America centrale, resteranno in vigore.

3.° Gli Stati Uniti non si opporranno a mantenere una clausola per stabilire un porto ad ogni estremità del canale se l'Inghilterra lo desidera.

4.° La clausola relativa alla distanza dalle due estremità del canale alla quale si potrebbero in tempo

---

(1) Os de nos os, chair de notre chair. *Bulletin*, ibidem, pag. 509.

di guerra catturare le navi, è stata lasciata incompleta. Secondo il giudizio del Presidente questa distanza dovrebbe essere più grande che sia possibile.

Tali sono le richieste manifestate da Blaine nella sua lettera del 19 Novembre 1881, richieste a dir vero abbastanza energiche, sebbene egli in fondo le abbia alquanto attenuate col raccomandare al ministro dell' Unione a Londra di sottoporre subito queste idee al governo inglese, perchè le relazioni tra la Gran Brettagna e gli Stati Uniti non erano mai state tanto cordiali quanto allora. A chiunque sia pur poco esperto delle quistioni diplomatiche, riuscirà evidente che l' Inghilterra difficilmente poteva piegarsi alle domande degli Stati Uniti e difatti crediamo valga la pena di rammentare e di riepilogare una delle note colle quali l' Inghilterra per mezzo del suo ministro lord Granville risponde all' Unione (1). È una lettera diretta a West ambasciatore inglese a Washington in data 7 Gennaio 1882. In questa lettera lord Granville cerca di ribattere acutamente punto per punto tutte le asserzioni di Blaine e nota per prima cosa che il governo inglese non può ammettere che sia corretta e giustificata dai fatti l' analogia che si cerca di trarre dalla condotta della Gran Brettagna per quello che riguarda il canale di Suez: perchè, egli dice, il governo non ha fatto alcun tentativo per fortificare l' isola di Cipro, nè per farne una posizione militare importante, sebbene ne abbia il diritto più assoluto: inoltre la fortezza di Gibilterra, l' isola di Malta e lo stabilimento di Aden furono acquistati dall' Inghilterra in vari tempi ed a date assai anteriori a quella nella quale il Mediterraneo ed il Mar Rosso potevano essere considerati

---

(1) *Bulletin* N.° 60, pag. 515.

come strade militari per le Indie e per molti anni ancora tutte le soldatesche inviate alle Indie passarono per il Capo di Buona Speranza; nè dopo l'apertura del Canale si rinforzarono le posizioni naturali se non quanto era richiesto dai progressi della scienza militare. Continua lord Granville ribattendo un'opinione espressa dal Blaine e da noi già riportata e sostiene che l'isola di Perim non è stata veramente fortificata per quanto sia adattata a dominare lo stretto di Bab-el-Mandeb; nota quindi che agli Stati Uniti si deve ben sapere che il governo inglese non ha mai cercato di impedire, nè di restringere l'uso del canale per quello che riguarda la forza navale degli altri paesi e che perfino durante la guerra tra i Russi ed i Turchi vi fu la più gran libertà. Conclude per conseguenza col dire che trova affatto inammissibili le ragioni addotte dal Blaine ed insostenibile la proposta di abolizione del trattato Clayton-Bulwer: dice anzi assai esplicitamente che il governo di Sua Maestà Britannica mantiene assolutamente tutti i principii che informarono la suddetta convenzione del 1850 e spera che questi principj possano ricevere quello sviluppo pratico che si aveva in mente quando furono proposti. Ma per maggior chiarezza della trattazione non vogliamo tralasciare di notare che questa lettera di Granville che abbiamo testè riepilogato è anche in risposta ad un'altra di Blaine a Lowell (1) nella quale il ministro americano per meglio dimostrare che il trattato Clayton-Bulwer è nocivo agli Stati Uniti e deve quindi abolirsi, rammenta che allorquando fu concluso incontrò molta opposizione tra gli uomini più accorti, i quali ben vedevano fin d'allora a quali difficoltà potevano dar luogo

---

(1) *Bulletin* N.º 62, pag. 531.

i termini incerti di questo trattato, rammenta quindi che il tentativo fatto col trattato Clarendon-Dallas negoziato il 17 Ottobre 1856 per conciliare queste opposte pretese e per mettere la sovranità del Nicaragna al sicuro da ogni malinteso, non potè aver buon esito perchè il governo inglese non credette di potere accettare un emendamento introdotto dal Senato americano nel progetto del trattato medesimo. Da quel momento, continuava Blaine, comincia la data storica a partire dalla quale i due governi si sono trovati nella impossibilità d'essere d'accordo sopra una comune interpretazione della lettera e dello spirito del trattato Clayton-Bulwer: a queste parole poi Blaine aveva fatto seguire altre pronunziate dal presidente Buchanan nel Decembre 1857 dopo aver reso conto dell'insuccesso del trattato testè detto e noi le riportiamo testualmente per mostrare che con esse, se pure ve n'era bisogno, si spiegano anche più chiaramente le intenzioni dell'Unione rispetto al Canale: « Il fatto è che quando due nazioni come la Gran Brettagna e gli Stati Uniti che son mutuamente desiderose e saran, spero, sempre di mantenere tra di loro le relazioni più amichevoli che vi possano essere, hanno per sventura concluso un trattato che esse hanno compreso in sensi direttamente opposti (1), la soluzione più saggia consiste nell'abrogare di mutuo consenso questo trattato ». Veramente non può dirsi che siffatta questione politica sulla neutralità del canale abbia interessato ed interessi esclusivamente gli Stati Uniti e la Gran Brettagna e ce lo prova il fatto che anche la Spagua si risentì per causa delle sue possessioni coloniali, quando Blaine dichiarò

(1) A Buchanan ed a Blaine si potrebbe rispondere quello che notammo sopra, che cioè il trattato non si può interpretare che in un modo.

insistentemente che il suo governo avrebbe veduto col più gran dolore ogni convenzione tra gli Stati Europei per garantire di comune accordo la neutralità del canale di Panama ed aggiunse che un atto di simil genere avrebbe avuto agli occhi suoi tutte le apparenze d'una alleanza contro la Repubblica americana e che l'avrebbe inoltre considerata come dimostrazione di sentimenti poco amichevoli a riguardo dell'Unione.

La Spagna osservò pure in proposito che coll'articolo sesto già notato del trattato Clayton-Bulwer, gli Stati Uniti non solo dichiaravano di voler dividere coll'Inghilterra l'ispezione sul Canale proposto e la garanzia della sua neutralità, ma ancora avevano stipulato l'impegno di invitare le altre nazioni amiche ad aderire ad un'opera di interesse tanto generale (1). Ma la quistione fu ed è essenzialmente agitata tra gli Stati dei quali facemmo menzione: porteremo quindi come ultimo documento in proposito sul presente argomento una lettera abbastanza espressiva di Granville nella quale questi scrivendo ancora al signor West conclude col dire che il senso del trattato Clayton-Bulwer è senza dubbio chiaro e che non c'è nessun bisogno di rinnuovare nessuna delle sue clausole: del resto soggiunge (e notisi che questo è molto importante perchè secondo noi dà la nota giusta della situazione) che al momento opportuno, l'Inghilterra in presenza del compimento del Canale studierà seriamente la qui-

---

(1) Anche qui non possiamo fare a meno di notare che coll'intenzione manifestata dagli Stati Uniti di modificare se non di abolire il trattato Clayton-Bulwer, è inutile rammentar loro la clausola contenuta nell'articolo sesto del trattato stesso. Le osservazioni della Spagna citate nel testo sono estratte dal *Libro Rosso. Documents diplomatiques présentés aux Cortes 1882*, riportati dal *Bulletin* ecc. N.° 87, pag. 744.

stione dell'accomodamento da concludersi, affinchè le ostilità non siano permesse che ad una certa distanza dall'estremità del Canale ed affinchè sia mantenuta la libertà di navigazione del Canale; ma, aggiunge finalmente, i negoziati intrapresi attualmente sarebbero per lo meno prematuri (1). E noi a questo punto termineremo la presente trattazione facendo augurj di tutto cuore perchè possa trovarsi una formula di conciliazione in proposito per il vero vantaggio della civiltà e del commercio e contentandoci per parte nostra di aver mostrato che tra le quistioni relative al tranquillo esercizio del canale di Panama vi ha pur questa, della quale non è possibile non tener conto perchè potrebbe molto alterare i calcoli che in proposito facemmo al principio. Quanto alla quistione stessa ci sembra che si possa concludere e riepilogare nel seguente modo. Blaine e con lui gli Stati Uniti dichiarano che il trattato Clayton-Bulwer deve esser riformato, perchè si riferiva a canali da costruirsi più di trent'anni fa e che questo trattato deve essere subordinato all'altro concluso nel 1846 tra gli Stati Uniti e la Nuova Granata (adesso Stati Uniti di Colombia) per il quale ultimo gli Stati Uniti hanno il protettorato esclusivo attraverso il canale di Panama: ossia gl'Inglesi lo vogliono mantenuto dicendo che nulla è cambiato da quando fu concluso, mentre invece gli Stati Uniti lo vogliono abolito dicendo che appena fatto dispiacque e subito nacque discussione sul modo di interpretarlo. Possiamo anche notare come (checchè ne dicano i fautori del Canale) gli Stati Uniti colla loro campagna contro il trattato Clayton-Bulwer, mostrano ben chiaramente di tener molto alla dottrina di Monroe, cioè

(1) *Bulletin du Canal*, N.° 89, pag. 762.

mostrano di volersi occupare delle cose relative agli altri stati d'America e di non volere che se ne occupino gli Stati Europei, sebbene adesso sia lecito credere che ciò avvenga piuttosto per interesse commerciale e per desiderio di prevalere, che non per gelosia dell'indipendenza americana (1).

§ 79.°

Varie quistioni relative al tonnellaggio probabile del canale di Panama.

Abbiamo dunque veduto che l'impresa del canale interoceanico di Panama cioè il taglio dell'istmo da Aspinwall a Panama secondo il progetto Wyse e Réclus patrocinato da Lesseps, ha caldi fautori anche al di fuori di quelli che lo propongono ed avversarj non meno accaniti: abbiamo veduto che si affacciano in proposito dubbi sulla possibilità materiale di costruire il canale, o almeno di finirlo in breve tempo, sulle condizioni igieniche del paese, sulla sua resistenza ai terremoti, sull'essere in territorio vulcanico e pronto non meno alle convulsioni politiche che alle geologiche e finalmente abbiamo esaminato le quistioni politiche o diplomatiche che possono impedirne l'attuazione o l'esercizio. Ma tutte queste sono quistioni che sotto un certo aspetto possono considerarsi come estriuseche alla quistione del canale stesso e della sua utilità, perchè per quanto siano importanti e tali appunto da meritare che se ne faccia cenno, non si riferiscono alla

(1) Da ultimo anche l'8 Febbraio 1887 il Senato degli S. U. di America mostrò malumore verso l'Inghilterra per il suo atteggiamento rispetto al canale.

quantità di merci che può passare per il canale che è poi la sola ed unica quistione importante e della quale vogliamo occuparci. Quindi vedremo ora alcune ragioni di minor conto favorevoli, ed altre contrarie all'impresa del canale di Panama supponendo ed augurando che si possa costruire felicemente ed esercitare e farlo funzionare senza intoppi. Vedremo cioè per quali motivi alcuni sperino molto dell'impresa ed altri stimino esagerata la cifra di sei milioni almeno a cui secondo Levasseur relatore della prima Commissione, ascenderebbe il tonnellaggio, e di qui in fondo non sarà altro l'argomento del nostro lavoro, nel quale mostreremo come si agiti una viva quistione a proposito del passaggio della vela per il canale ed un'altra rispetto alla concorrenza che le ferrovie degli Stati Uniti posson fare a questa impresa: accenneremo alla concorrenza che potranno fare gli altri due progetti rivali di Tehuantepec e di Nicaragua che si potran parimente eseguire nell'America centrale, con che termineremo quest'ultima parte del lavoro nostro.

E prima di tutto faremo una considerazione del resto tanto evidente che occorre appena dirla, cioè che nel mostrare la polemica relativa al canale di Panama, dobbiamo limitarci ad accennare molti argomenti, ciascuno dei quali esigerebbe per la soluzione molto più tempo di quello di che possiamo disporre noi ed una dose molto maggiore di ingegno, se pure tutti possono risolversi del che dubitiamo e non sono piuttosto tali da esigere più tempo e il risultato della pratica prima di essere definiti. Comincieremo dal notare alcuni argomenti che sono del tutto favorevoli avvertendo che per coordinare le varie cose in questo ed in altri punti, dovremo pure ripetere osservazioni già enunziate nei paragrafi precedenti: prima di tutto rammentiamo che a favore del canale di Panama, come vedemmo, sta l'ar-

gomento che la tariffa di quindici franchi a tonnellata che ad alcuni è sembrata eccessivamente elevata, è suscettibile di ribasso e sarà di fatto diminuita quando appena si possa: ed è appena necessario osservare come la spesa di questo *pedaggio* è compensata non solo dall'economia di tempo ma dall'economia materiale di combustibile, di noleggio e di spese d'assicurazione che risultano dall'essere abbreviato il viaggio; poi ripetiamo che evidentemente il Nimmo ha torto se per l'avvenire prende per norma e come punto di partenza lo stato presente del commercio mondiale, mentre abbiamo già rammentato che si accresce continuamente e per impulso naturale e per i bisogni crescenti dell'uomo e per la facilitazione che offrono le strade sempre più numerose.

Così è pure evidente che nello stesso opuscolo del Nimmo del quale abbiamo più volte fatto menzione e del quale pure riparleremo, oltre all'errore testè detto ve ne ha pure alcuni altri tra i quali, secondo alcuni, quello per cui nel quadro del tonnellaggio che potrà passare per il canale di Panama non è incluso affatto il commercio degli stati S. E. dell'America colla costa orientale dell'Asia, del quale pure Levasseur fa gran conto, forse perchè secondo il Nimmo è del tutto sprovvisto di valore (1), forse perchè la strada di Panama non è il cammino più corto tra quei paesi testè rammentati. Ad ogni modo il Nimmo avrebbe pur dovuto avvertire che coll'aprirsi del canale si viene a dare nuovo impulso al commercio generale e quindi può prodursi cambiamento rispetto alle strade esistenti.

---

(1) Cfr. Nimmo, *The proposed american interoceanic* ecc., pag. 6, col *Rapport de M. Levasseur sur le commerce etc.*, nel *Congrès du Canal* ecc., pag. 55 a 147.

Ancora un altro punto sul quale troviamo a ridire è quello nel quale confrontando il canale di Panama con quello di Suez si dichiara che poichè questo non ha corrisposto all'aspettativa, neppur quello corrisponderà alle speranze generali. Noi stessi abbiamo poco fa cercato di mostrare come sia per lo meno inopportuno il raffronto e parallelo di somiglianza che Lesseps fa tra la prima opera sua e la seconda; ma dal non reggere il paragone in bene non ci sembra che si possa concludere che reggerà in male; ossia non ci pare ragionevole che se si ha poca fiducia nell'opera di Panama, si debba per questo denigrare quella di Suez che notoriamente ha dato buoni risultati finanziarj come noi stessi abbiamo avuto occasione di notare (1): anzi il canale di Suez strada marittima di importanza internazionale ha dato origine a tante altre strade nazionali o simili dirette verso di esso (2), che giova sperare che lo stesso possa succedere per il canale di Panama: così da alcuni fu notato che difficilmente si potrebbe predire di quanto utile possano esser causa lavori di questo genere ossia si rammenta che di sovente han dato risultati superiori ad ogni speranza come ad esempio il canale di Suez testè addotto e come le ferrovie in genere, delle quali alcuni intelligenti assicuravano che avrebbero potuto servire per divertimento ma che non avrebbero mai potuto servire per le mer-

(1) Cfr. *Rapport sur le canal de Suez* par M. FONTANE, *Congrès du Canal*, pag. 41 a 54, con NIMMO, *op. cit.* pag. 37 in basso.

(2) Vogliamo dire delle ferrovie italiane, austriache e turche costruite susseguentemente od in rapporto al canale di Suez, e tra queste ferrovie crediamo di potere includere anche quella del Cenisio, ideata come ognun sa da molto tempo e compiuta due anni dopo aperto l'istmo di Suez, e quella non meno importante del Gottardo.

canzie (1). Ma lasciamo per ora le osservazioni che si possono fare rispetto al sistema del Nimmo e parlando più genericamente notiamo, per dire d'un altro argomento favorevole al canale di Panama, che prevalendo come sostengono alcuni, il sistema misto di navigazione a vapore ed a vela, cadono naturalmente tutte le objezioni in proposito alla possibilità del tramutarsi della vela in vapore e del passaggio della vela per il canale, delle quali tra breve terremo parola. Finalmente per dire un altro argomento genericamente favorevole all'impresa di Panama, si potrà dire che è opinione di molti che le strade acquatiche siano assai più economiche di quelle terrestri, per cui la via del canale di Panama avrebbe un gran vantaggio rispetto alle ferrovie le quali costano molto e fan pagare molto i trasporti per rifarsi delle spese sostenute coll'espropriazione dei terreni per la costruzione ferroviaria e per tanti e tanti motivi che qui non sarebbe opportuno dire. Ma di questo confronto diremo dopo e non diamo qui nessun giudizio definitivo tanto più che la questione non è con certezza risoluta nel senso da noi accennato (2).

Poi vengono le osservazioni che in tutto o almeno in parte sono poco favorevoli al canale e tra queste

---

(1) *Rapport de* M. LEVASSEUR etc., nel *Congrès du Canal* etc., pag. 80.

(2) Siamo confermati in quest'opinione dall'esame di un'opera di W. DE NORDLING (*Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage in Frankreick, Preussen und Oesterreich.* Wien, A. Hoelder 1885) nella quale si mostra con dati statistici che in questi paesi la ferrovia ha soppiantato il canale sicchè per distanze brevi succederebbe il contrario di ciò che sperano i fautori del canale e che abbiamo rammentato nel testo. Ma ad ogni modo come dicevamo dovremo ritornare sopra questa questione: vedi poi il paragr. 82.

occupa il primo luogo la considerazione colla quale si sostiene che il canale non sarà di grande utilità per quei generi di merci che pesano molto e valgono poco, perchè ad ogni tonnellata di merci bisogna aggiungere quella tariffa di lire quindici che noi abbiamo difeso, almeno per il presente, e che alcuni volevano ridurre al massimo a dieci trovandola eccessiva e temendo che in vece di attirare ed invogliare le merci a passare per Panama possa contribuire ad allontanarnele.

Ma costoro non giungono in generale alle opinioni ardite e quasi diremmo radicali del Nimmo il quale sostiene che passerà per Panama la quinta parte di quello che crede Levasseur, cioè appena un milione e mezzo di tonnellate di mercanzia che sarebbe il tre per cento del commercio generale riunito degli Stati Uniti, dell'Inghilterra e della Francia (1). Neppure torneremo a dire ciò di che abbiamo già discorso, che cioè il canale passerebbe per una regione molto vulcanica e non insisteremo nemmeno sopra un'altra considerazione che abbiamo già fatto altrove e che si riferisce a qualunque genere di canale: cioè che essi sono facilmente minabili tanto che se la natura non disturbasse l'opera del signor Lesseps potrebbe pur distruggerla o almeno alterarla una cartuccia di dinamite. Anche è vero a proposito del confronto di Panama con Suez, che quest'ultimo, come abbiamo già accennato, passa attraverso a regioni immensamente più popolate di quelle che traverserà il canale di Panama adesso in costruzione, ed è vero anche, come parimente abbiamo

(1) Nimmo, op. cit., pagg. 11 e 12. *The proportion of the commerce of the principal commercial nations and the proportion of the commerce of the globe which might pass through the proposed interoceanic canal.*

accennato, che il clima delle regioni prossime a Porto-Said ed a Suez è molto meno tremendo e formidabile di quello di Panama indubitabilmente cattivo e forse pessimo. Ancora non possiamo fare a meno di notare nella strana discrepanza di opinioni e di conclusioni alla quale giungono Levasseur da una parte e Nimmo dall'altra, che il primo assume le sue notizie e le sue informazioni dai diplomatici rappresentanti delle repubbliche americane a Parigi o tutt'al più dall'Almanacco di Gotha, mentre l'altro le assume più specialmente da banchieri, da negozianti e da armatori: la qual cosa ci sembra invero che non dovrebbe arrecare quella forte discrepanza che abbiamo veduto, ma ad ogni modo ci spingerebbe a prestar fede piuttosto al Nimmo che al Levasseur. Ma anche al di fuori di questi argomenti che a dire il vero sono abbastanza generici ed incerti, ve ne sono altri che possiamo in generale considerare come poco favorevoli all'idea del taglio dell'istmo e che contraddicono l'abbondanza supposta del tonnellaggio. — Così il Levasseur disse e sostenne che uno degli articoli commerciali ai quali il canale avrebbe giovato più, sarebbe stato il *guano* del Perù, e anche nel *Bulletin* si parla a lungo di quest'argomento e più volte si discorre con compiacenza degli abbondanti depositi di guano che si rinvengono nelle isole presso il Perù (1). Ma d'altra parte in altro numero dello stesso Bulletin, si discute la questione con opinioni un poco differenti e si nota che fino dal 1872 il governo era impensierito dal rapido decrescere dei depositi di Chincha, il che proverebbe che siffatti depositi non hanno poi l'enorme importanza che vogliono attribuir loro e questo d'altronde è confermato in una

(1) Vedi per esempio *Bulletin du Canal*, N.° 125, pag. 1093.

lettera al Nimmo del colonnello Giorgio Earl Church il quale sostiene da un lato che al guano come materie fertilizzanti si van sostituendo altre sostanze e dall' altro che probabilmente il guano come prodotto di esportazione per l' Europa sarà esaurito, prima che si apra il canale interoceanico (1). Un' obiezione d' un altro genere consiste nel dire che non è accertato che la strada per il canale di Panama sia più breve di altre già frequentate tra i diversi porti separati tra di loro per mezzo dell' Oceano, ossia tra i porti dei vari continenti: così a questo proposito si può notare in generale che a differenza di quello che succedeva nel medio evo in cui, salvo rare eccezioni (2), era frequentata una sola strada da un dato punto ad un altro, nel nostro secolo colla libertà marittima e commerciale al pari che colla concorrenza che le varie strade si fanno, si può recarsi per varie vie da un punto all' altro e così rispetto ad alcuni porti dell' Inghilterra e dell' America del Nord, si discute se da essi ai porti dell' Australia e della Nuova Zelanda, la via più corta sia per il canale di Suez o per il capo di Buona Speranza o per il capo Hoorn o per lo stretto di Panama. Per esempio il Nimmo sostiene che da Valparaiso a Liverpool non vi è gran differenza di distanza sia che si passi dal capo Hoorn o dallo stretto di Panama e così pure

(1) Cfr. *Bulletin du Canal*, N.° 148, pag. 1322 con Nimmo, *The proposed* ecc *Appendice* 60, pag. 130-35. Per mostrare poi come a noi sia impossibile un esatto giudizio in proposito, notiamo come nel *Bulletin* si dica che da un esame approssimativo risulta che il deposito di Point de Lobos si eleva a due milioni di tonnellate e quello di Pabellon de Pica a quattro milioni a mezzo di tonnellate mentre nella lettera dell' Earl Church al Nimmo, la prima di queste cifre è ridotta a duecentomila e la seconda a trecentocinquantamila.

(2) Queste eccezioni le vedemmo nei primi paragrafi del nostro lavoro.

si ripete per non dire d'altro della distanza da Liverpool ad Auckland (1). Vi è poi un'altra testimonianza che concorda in certo modo coi dati del Nimmo ed è quella contenuta in una delle più reputate riviste inglesi (2) nella quale si critica l'operato della seconda commissione che incaricata di riferire sui vantaggi che ogni nazione avrebbe tratto dal canale, rispose che questi vantaggi risultano assolutamente evidenti e che basta per convincersene gettar gli occhi sopra una carta geografica (3). Meglio sarebbe stato, continua lo scrittore dell'Edimburgh, dimostrare questi vantaggi, perchè per esempio la differenza della distanza tra Londra e Sidney secondo che si prenda l'una o l'altra delle strade testè rammentate è di appena cinquecento nodi e perciò non è affatto giustificato rispetto all'Inghilterra il calcolo di 1182 navi con un tonnellaggio di 1,178,000, tanto più che la distanza nautica è un solo elemento e vi son anche da considerare i venti, le correnti e i punti nei quali infuriano le burrasche marittime. Così il commercio della China trova la via più corta per il capo e la più lunga per Panama e sta di mezzo la via del canale di Suez, sicchè anche a questo proposito gioverebbe conoscere meglio le con-

(1) Vedi Nimmo, *The Proposed* ecc., *Appendice 1. Length of Voyages computed by the Commander* E. P. Lull, *superintendent of the United States Coast and Geodetic Survey.* Ancora una volta per mostrare la difficoltà di risolvere le quistioni in proposito, diremo che secondo la stima dell'ammiraglio Davis le cui opinioni si riportano nel *Bulletin* (N. 27, pag. 250) le misure delle distanze non concorderebbero affatto con quelle del Lull che testè abbiamo dato.

(2) *Edimburgh Review*, N. 318, April, 1882, pag. 434.

(3) *Congrès du Canal, Deuxième Commission.* Noi però troviamo questa gratuita osservazione nel resoconto della *Prima Commissione* e più particolarmente nella relazione di Levasseur *Congrès du Canal* ecc , pag. 79).

dizioni nautiche della traversata, mentre per il viaggio dall'Inghilterra al Giappone, continua l'articolista già citato dell'Edimburgh Review, la via del capo sarebbe assai più corta che quella di Panama e molto più corta che quella di Suez: si conclude poi col dire che ad ogni modo anche includendo nel tonnellaggio di Panama il commercio col Giappone e forse un terzo di quello coll'Australia, si avrebbe appena la venticinquesima parte del commercio totale delle Gran Brettagna che nel 1880 ascendeva a circa cinquantanove milioni di tonnellate (1). Visto adunque che non è possibile o almeno non è facile dichiarare per quali viaggi si offra più favorevole la via di Panama, nè per quali sia più rapida, perchè occorrerebbe fossero meglio studiati i venti e le correnti, si capisce che non possiamo dare un giudizio definitivo sull'altra osservazione di Levasseur che incaricato di fare il calcolo approssimativo del tonnellaggio che poteva passare per il nuovo canale di Panama, vi incluse ancora almeno la quarta parte del tonnellaggio delle merci tra l'estremo Oriente e l'Europa, che adesso passa interamente per il canale di Suez (2); anzi egli ed altri asserirono al congresso che l'essere aperti i due bosfori artificiali di Suez e di Panama, avrebbe eccitato a fare lunghi viaggi tra l'Europa da una parte ed il Giappone e la China dall'altra, andando per il bosforo egiziano e tornando per quello americano o viceversa: nè di ciò crediamo opportuno discutere in questo punto perchè si tratta

(1) In fondo a quest'articolo vi è pure una lunga discussione sulla validità e sulle fasi del trattato Clayton-Bulwer che noi non riepiloghiamo perchè già ne abbiamo parlato nel precedente paragrafo.

(2) Per amore di verità dobbiamo avvertire che con questa cifra Levasseur intese anche meno che con quell'altre di fissare una cifra che, sia pure approssimativamente, si avvicinasse al vero.

di cosa troppo indeterminata e di cui solo dopo la apertura di Panama si potrebbe vedere la possibilità. Continuiamo piuttosto a dire delle varie strade commerciali che possono far concorrenza al canale di Panama e togliergli parte del tonnellaggio speciale, mantenendoci ben inteso come abbiamo detto e come meglio si vedrà, del tutto imparziali e lasciando per conto nostro impregiudicata anche questa quistione che ci contentiamo di discutere senza pretendere di risolvere, e diciamo qualche cosa di quello che si riferisce alla ferrovia delle Ande. È noto generalmente che l'insieme delle catene montuose e giogaje che s'innalzano nell'America settentrionale col nome di Monti Rocciosi, Sierra Nevada, Sierra della Cascate e Sierra della Costa, che tutte sono sul versante del Pacifico, ha una direzione da Nord a Sud ed abbiamo veduto che questa montuosità si annulla nell'istmo di Panama per ricominciare poi nell'America Meridionale sotto il nome di Cordigliera delle Ande. È noto pure che questa attraversa tra le altre colla sua catena principale la repubblica del Chilì e quella del Perù.

Ora Levasseur avrebbe attribuito al Perù un tal contributo rispetto al canale di Panama da farlo ascendere ad un valore di trecento milioni e da alcuni, pur augurando come noi facciamo che la profezia possa avverarsi, si teme che la cifra non sia fortemente esagerata, tra gli altri motivi anche perchè la popolazione del Perù è di pochi milioni di abitanti; ed augurando che non si rinnuovino le guerre tra le repubbliche sud-americane che tanto le funestarono in questi ultimi anni, augurando anzi il migliore e più prospero accrescimento pacifico, questa cifra, ripetiamo, sembra a molti esagerata. E ciò tanto più che v'ha di mezzo la quistione delle ferrovie delle Ande: noi per discorrerne colla massima brevità diremo quanto

segue su questa quistione che è assolutamente a doppio taglio e che secondo il punto di vista può essere considerata nella sua soluzione come molto favorevole al canale di Panama oppure come del tutto ostile. I fautori del canale notano che da qualche anno si son cominciate a costruire ferrovie attraverso a questa importantissima ed elevata catena e che per conseguenza non solo la stretta regione costiera contenuta tra le Ande ed il Pacifico, ma anche l'insieme delle regioni poste all'est delle Ande medesime, per via di siffatte ferrovie può considerarsi come tributario del canale di Panama. D'altra parte è evidente ad ognuuo che con queste parole s'intende alludere soltanto ai paesi addossati al versante delle Ande o di poco discosti, perchè quelli più lontani sono naturalmente tributarj dell'Atlantico o direttamente, o per mezzo del Rio delle Amazzoni e dei suoi grossi ed importanti affluenti che disposti in forma di ventaglio posson fare una seria concorrenza al canale di Panama come del resto ha convenuto lo stesso Levasseur (1). Inoltre risulta da dati tecnici, e non suscettibili di alterazione secondo le idee di questo o di quello, che siffatte ferrovie delle Ande sono costruite per causa della forte elevazione a cui sono spinte, in modo che difficilmente possono essere utili per il commercio generale ed essendovi pendii del quaranta per mille e curve di 352 piedi di raggio da adoperarsi quasi costantemente, la più potente locomotiva potrebbe difficilmente trasportare un peso di più che settanta tonnellate per volta (2). Ma

(1) *Congrès* ecc., pag. 75: «... les affluents de ce fleuve semblent disposès en éventail tout exprès pour recueillir..... les richesses naturelles de son vaste bassin... ».

(2) Cfr. Nimmo, *op. cit*,, pag. 28-35 con *Congrès* ecc., relazione di Levasseur, pag. 102-3: vedi pure nel Nimmo l'*Appendice* N. 60. «*Report of Georg Earl Church, in regard to the countries of*

vi è di più e ripetiamo che anche supponendo più ampiamente svolta la civiltà di quelle repubbliche e più importante il loro commercio, anche supponendo costruito un maggior numero di ferrovie attraverso alle Ande, queste ferrovie potrebbero fare un uffizio assolutamente opposto a quello sperato dai fautori del canale. Chi assicura infatti che invece di portar le merci da Est ad Ovest verso il Pacifico e poi a Panama non potrebbero invece portar le merci del Chilì e del Perù verso i bacini dei fiumi che si scaricano nell'Atlantico? e notisi che ad ogni modo non va dimenticato che la parte migliore, più coltivata e più ricca del Perù è posta a levante e non a ponente delle Ande ed è ora tributaria dell'Atlantico e non del Pacifico. E continuando l'esame di questi punti controversi che non costituiscono *atti d'accusa* contro il canale, ma punti discutibili a proposito del medesimo e lasciando di parlare del poco valore della stretta costa incassata tra le Ande ed il Pacifico, che è appena la ventesima parte di tutta l'America del Sud, perchè abbastanza ci sembra d'averne detto, notiamo qualche cosa sul commercio della seta e del thè in rapporto al tonnellaggio del canale di Panama. Così a proposito del thè che si importa negli Stati Uniti, giova notare che Levasseur ci ha fatto sopra molto assegnamento per quel che riguarda il transito per il canale, ossia ha mani-

---

the western coast of south America with special reference to the proposed interoceanic canal ». Vi è contenuto il seguente passaggio: « For railways to reach the Peruvian passes from the Pacific Ocean, gradients of 4 feet rise per 100 and curves of 352 feet radius have to be employed almost constantly ecc. ». Per l'importanza della linea Mollendo-Arequipa-Puño al pari che per gli importantissimi lavori e difficilissimi che si dovettero intraprendere nella linea Lima-Oroya (206 kil.) vedi Paulitschke, *op. cit.* pag. 93.

festato la speranza che ne passi gran parte muovendo dalla China e diretto a New-York e poi di lì all'interno del paese: questo in gran parte si avvererà perchè finora il thè non poteva attraversare Panama per causa dei trasbosdi e si faceva passare dal canale di Suez sicchè in seguito passerà per il canale di Panama che scorcia tanto le distanze, ma d'altronde è pur vero che dalle statistiche esaminate dal Nimmo risulta evidente che la parte migliore del thè si trasporta dalla China direttamente a S. Francisco e di lì per terra si sparge nell'interno (1). Notiamo ancora, sempre dietro la testimonianza delle statistiche esaminate dal Nimmo che dei generi commerciali importati negli Stati Uniti dalla China e dal Giappone, la seta greggia occupa il secondo luogo e che le importazioni di seta da questi paesi negli Stati Uniti sono ora quasi interamente per il porto di S. Francisco, ossia che la quasi totalità della seta approda a questo porto e quasi nulla nel resto degli Stati Uniti, sicchè non sappiamo quanto vi si possa far assegnamento a proposito del canale di Panama (2). Per tornare poi al commercio del thè diremo come il Nimmo che pur dichiara che la distanza tra New-York e la China ed il Giappone è alquanto minore per la via di Panama che per quella di Suez, pure sostiene che questo non costituisce un diretto vantaggio in favore del canale interoceanico, non soltanto perchè i vapori continueranno per la via di Suez che costa 10 lire a

(1) 13,825,292 libbre di thè che si portano a New-York costano 2,893,982 dollari, mentre 12,973,147 (cioè meno) che si portano a S. Francisco costano 3,391,821 (cioè più).

(2) Dalla China e da Hong-Kong si importò nel 1878-79 a San Francisco 1,429,545 libbre di seta per il valore di 6,303,618 dollari mentre in tutto il resto degli Stati Uniti si importarono soltanto 85,705 libbre per il valore di 303,790 dollari.

tonnellata, mentre quella di Panama costa quindici, fintantochè non sia provato che il canale di Panama offre serie ed importanti garanzie in proposito, ma anche perchè siffatta merce delicata perde molta della sua fragranza quando sia trasportata per mare (e lo sanno gl'Inglesi che ricercano accuratamente il così detto thè di carovana che appunto si trasporta per terra dalla China quasi fin a Londra) sicchè secondo lui si procurerà di mandarne quanto più sia possibile per mare a S. Francisco e di lì per via di terra nell'interno del continente americano. Ancor più generalmente può dirsi che non siano molto esatte le speranze e gli augurj di Levasseur circa l'insieme del commercio tra gli Stati Uniti da una parte e la China, il Giappone ed Hong-Kong dall'altra, perchè dalle ultime statistiche risulta che dal 1869 al 1879 il commercio dell'estremo oriente asiatico che era diretto più specialmente a New-York, ha mutato essenzialmente strada ed è diretto particolarmente a S. Francisco donde per la ferrovia all'interno degli Stati dell'Unione (1). E notisi che poichè questo mutamento è in ispecial modo dovuto alla costruzione della ferrovia transoceanica tra New-York e S. Francisco aperta appunto l' 11 Maggio 1869, non vale l'osservazione che riattivata in miglior condizione la strada di Panama coll'apertura del canale, potran le merci riprendere questa via ed essere di nuovo condotte a New-York, perchè anzi crediamo che essendo la maggior parte di esse destinate all'interno, si preferirà avviarle per quella strada alla quale già sono utilmente indirizzate, tanto più che la rete delle ferrovie si è sempre fatta più fitta e poichè vi sono altre linee da un oceano all'altro, non si vorrà più ri-

(1) Cfr. Nimmo, pag. 22 con *Congrès*, pag. 58.

condurle come venti anni fa con lungo giro al porto di New-York: ma di ciò a tra poco. Si potrebbe ancora considerare col Nimmo già più volte rammentato che del commercio che passò intorno al capo Hoorn od allo stretto di Magellano in direzione da Ovest ad Est, soltanto la ventesima parte era diretta ai porti dell'Atlantico e degli Stati Uniti e il resto ai porti dell'Europa, quindi per la parte che riguarda i porti dell'America S.O. più prossimi allo stretto di Magellano che all'istmo di Panama, non c'è motivo di sperare che essi possano dare un largo contributo al canale in quistione (1). Potremmo rammentare ancora che gran parte del commercio degli Stati Uniti è coll'Inghilterra (2) e che moltissimo di questo è con New-York o cogli stati manifatturieri e industriali che l'avvicinano e non cogli stati agricoli del Far West (regione del Pacifico) e giacchè siamo a dire dell'Inghilterra potremmo notare che non vi è per essa gran risparmio di tempo a scambiare merci coll'Australia per la via di Panama invece che per quella di Suez (3): vogliamo piuttosto avvertire che cogli esempi coi casi e coi punti citati non abbiamo voluto discutere nella loro totalità gli argomenti di minor conto relativi all'esercizio del canale di Panama, ma soltanto mostrare anche sotto questi rapporti, quali appunti si fan generalmente al canale. Resta ora che discorriamo del punto più importante a parer nostro cioè della concorrenza che faran al canale le ferrovie degli Stati Uniti, ai quali tanto si dice

(1) Nimmo, 31 « *The probable corse which would be taken by vessels engaged in the trade of the western coust of south America* ecc. »

(2) Il 42 % del commercio totale: vedi la tavola grafica unita al volume *Commerce and Navigation* ecc., Washington 1881.

(3) Nimmo, *op. cit.*, pag. 48.

che giovi il canale stesso, aggiungendovi un cenno sulle altre strade transoceaniche proposte nell'America centrale, che sono il canale di Nicaragua e la ferrovia di Tehuantepec. Ma prima di dire di questi argomenti crediamo opportuno di toccare della quistione relativa al passaggio delle navi a vela per il canale e poichè questa è subordinata all'altra della trasformazione della marina a vela in marina a vapore, diremo prima di quest'argomento per poi trattare degli altri testè rammentati.

§ 80.° — *La marina a vela si trasformerà in marina a vapore?*

A questo proposito dobbiamo cominciare dall'avvertire che secondo alcuni ed in generale secondo i fautori del canale di Panama, prevarrà coll'andare del tempo un sistema di navi miste di vapore e di vela che si serviranno di questa nelle regioni degli alisei o di altri venti regolari e di quello dove manchi il vento, per cui risulta evidente che quando fossero adottate queste navi, cadrebbe subito qualunque occasione di discussione relativa al dubbio di passaggio di navi a vela per Panama e relativa ai venti ed alle correnti, perchè è evidente che le navi andrebbero a vela nei due Oceani Atlantico e Pacifico e si servirebbero del vapore nel canale e nei suoi paraggi. Tra coloro che ripetutamente insistono, mostrandosi sicuri di siffatta trasformazione v'ha anche Lesseps il quale manifestò la sua opinione in proposito al congresso del canale di Panama e la ripetè più e più volte nei discorsi che ebbe occasione di fare in senso laudativo del canale dal 1879 ad ora. Più esplicita è forse la dichiarazione di Levasseur il quale crede che il canale di Pa-

nama debba contribuire come quello di Suez a modificare la forma delle navi e che le navi dell'avvenire avendo molta tela ed una macchina che occuperà poco posto potranno più facilmente passare per il canale (1). Quando questo si avverasse potrebbe sperarsi quello che lo stesso Levasseur dichiarò e che noi poi pure riferimmo, che cioè per il viaggio dall'Europa all'estremo Oriente sarebbe stato usufruito il canale interoceanico e per il ritorno dalla China e dal Giappone all'Europa, le navi sarebbero passate per Suez dando così, come abbiamo detto, al canale di Panama un guadagno che il Levasseur calcola approssimativamente a cinquecento milioni di franchi l'anno.

Ma per quanto questo argomento non sia del tutto consentaneo al nostro tema ed anzi debba considerarsi in parte come estraneo ad esso, pure crediamo opportuno di parlarne perchè quaudo fosse dimostrato che la marina a vela non sarà del tutto distrutta, potremo porre l'altra quistione, se cioè il canale è costruito in tal luogo e modo da poter dar passaggio a siffatta marina e cominciando dal notare che secondo l'opi-

(1) Indipendentemente da ciò che discuteremo nel corso del presente paragrafo, osserveremo che in ultima analisi neppure i più accaniti fautori del Canale, osano dire che assolutamente si debba contare sulla trasformazione della vela in vapore e lo prova il seguente punto del *Bulletin* N.° 189, pag. 1791, dove si traducono approvandole queste osservazioni della *Wiener Boerse* di Vienna: « Pour le transit du Canal de Panama aucun examen prèalable ne serà nècessaire. Voiliers, clippers steamers, navires de guerre, tout ce qui se meut, nage, rame, marche à vapeur, peut se servir du Canal americain... La route de Panama, prèsente les plus grands avantages pour l'armement americain qui a beaucoup retrogradé en ces dernières années: *ses bons voiliers surpassès par les steamers anglais gagneront de nouveau l'estime et pourront reprendre leur ancien rang* ».

nione dei tecnici più avveduti, non si può ammettere tale sistema misto di vela e di vapore che secondo loro ha fatto cattiva prova, diremo che la quistione a nostro avviso deve porsi in questi termini. Escluso il sistema misto resta evidente che per i maggiori vantaggi che offre la navigazione a vapore rispetto a quella a vela, questa si tramuterà in quella sempre maggiormente: neppure si dubita di quello che dice Lesseps che cioè il canale di Panama dando maggiore sviluppo al commercio favorirà maggiormente siffatta trasformazione, ma resta a vedersi con quanta rapidità succederà il cambiamento e se la vela che non accenna ad essere abolita per il piccolo cabotaggio, sarà compiutamente annullata per i lunghi viaggi e per le traversate dell'Oceano, oppure se continuerà a sussistere per alcuni viaggi e più ancora per alcuni generi di merci, fintantochè coll'andar del tempo non si saran resi ancor più palesi i benefizj della navigazione a vapore e non si saran consumate le navi a vela attualmente adoprate per le traversate dell'Oceano (1). Discutiamo adunque siffatta quistione prendendo ad esame prima gli argomenti dubbiosi, e poi quelli più decisivi tanto nell'un senso quanto nell'altro: prima di tutto rammenteremo che secondo si dice nello stesso *Bulletin* vi sono varie circostanze che hanno contribuito a far crescere il percorso chilometrico delle navi a vela, ma d'altra parte anche la marina a vapore si

---

(1) Diciamo questo perchè dall'esame dello stato dei cantieri di costruzione delle varie nazioni risulta che non si costruiscono più bastimenti a vela *di gran portata* per lunghi viaggi in tanta quantità da riparare alle perdite di bastimenti che derivano da naufragi e da invecchiamenti. Vedi il resoconto dell' *Ufficio centrale di Statistica di Norvegia* che è un documento di statistica internazionale di navigazione marittima a vela e a vapore di tutte le nazioni del mondo: è riportato nel *Bulletin*, N. 44, pag. 386.

è grandemente accresciuta specialmente per tre cause, cioè per la sostituzione del ferro al legno nelle costruzioni delle navi, per l'invenzione dell'elice e più ancora per l'applicazione delle macchine *compound* delle quali già abbiamo detto e tra breve riparleremo. Nello stesso numero del *Bulletin* si dice che la decadenza della marina a vela è lenta ma potrebbe in breve crescere rapidamente (ed è quello di che si discute) e si riporta un quadro dal quale risulta che durante il periodo dal 1873 al 1879 si costruirono dalle varie nazioni commerciali più navi a vela che navi a vapore, ma si aggiunge che la proporzione media della costruzione degli *steamers* all'effettivo della marina a vapore è quasi il doppio della proporzione media della costruzione dei velieri all'effettivo totale della marina a vela (1).

Un'altra considerazione analoga risulta pure dall'esame del naviglio degli Stati Uniti d'America che sono, come è noto, una delle prime potenze navali del mondo (2): risultano dunque in proposito le seguenti cifre. Nel 1881 entrarono nei porti degli Stati Uniti più navi a vapore che a vela, cioè navi a vapore per un tonnellaggio di 8,727,688 e navi a vela per un tonnellaggio di 6,902,853, ma in compenso per le navi dell'Unione era più forte il tonnellaggio a vela che quello a vapore (vela 1,678,571 e vapore 1,240,678) intendendosi bensì che nel primo è incluso ancora il pic-

---

(1) *Bulletin*, N. 44, pag. 386 *Statistique Internationale de la Navigation Maritime. Navires à voiles et navires à vapeur.*

(2) Quanto alla marina commerciale la Gran Bretagna supera gli Stati Uniti di poco nel numero delle navi, poco più nel numero dei vapori ed assai più nel tonnellaggio. Vedi PAULITSCHKE, *op. cit.*, pag. 13.

colo cabotaggio (1). Ad ogni modo si deve notare che nel 1881 il tonnellaggio degli Stati Uniti era così diviso: vela 2,792,736 e vapore 1,264,998 sebbene sia parimente notevole che dal 1872 al 1879 non furono più costruite navi a vela (2). Può essere opportuno rammentare ancora che presso a poco la medesima proporzione si riscontra per il tonnellaggio delle navi a vela ed a vapore che entrarono nei porti della Gran Brettagna, dalla China, dal Giappone e dall'Australia Britannica durante l'anno 1878 avvertendo però se pur non l'abbiamo già detto, che fino a poco fa il commercio dell'Australia coll'Inghilterra era fatto compiutamente in navi a vela le quali non passano per il canale di Suez (3). Quanto agli Stati Uniti però non tutti sono dell'opinione che noi abbiamo rammentato per cui non fosse altro che per esaminare le varie opinioni ne rammentiamo un'altra secondo la quale le navi sono costrette per recarsi a Panama a fare un lungo giro per causa dei venti, sicchè sebbene il vapore cresca d'importanza, pure il tonnellaggio delle navi a vela negli Stati Uniti è di un terzo superiore a quello delle navi a vapore (4). Comunque sia non va dimen-

(1) *Commerce and Navigation of the United States 1881. Foreign Commerce Immigration and Tonnage*, pag. LVIII, capitolo XXIV).

(2) *Commerce*, ecc., *op. cit.*, pag. LXIV e pag. LXV. Questo è un fatto assai notevole e che se pur fosse necessario, mostrerebbe come gli Stati Uniti stiano alla testa di ogni civile progresso ed invenzione: vedemmo infatti poco prima che nello stesso periodo nell'antico continente le costruzioni di navi a vela continuarono a fiorire.

(3) Il riparto risulta così: navi a vela N. 851 tonnellate, 893,443, navi a vapore N. 436 tonnellate 627,916. D'onde risulta che le navi a vapore prese ad esame erano di più grossa portata. Vedi Nimmo, *op. cit.*, pag. 38 ed *Append.* 34 a pag. 89.

(4) *Ausland*, N. 34, 1885. *Der interozeanische Tehuantepec Kanal* (pag. 669).

ticato che l'opinione che sembrò prevalere tra i membri del Congresso internazionale fu che la vela tende a trasformarsi ma molto lentamente e lo Spément relatore della terza Commissione riferì secondo il parere della commissione stessa, che la tendenza attuale della marina a vela a trasformarsi in marina a vapore doveva sempre accrescersi ma che la modificazione sarebbe stata assai lenta ed assai meno rapida di quella determinata dal canale di Suez per il commercio dell'estremo Oriente (1). Ancora una volta ricorriamo al *Bulletin du Canal Interoceanique* (2) per esaminare una lettera indirizzata da Anversa alla Società del canale, nella quale si esprimono in proposito i seguenti concetti « Questi progressi della marina a vapore non saran tanto nocivi alla navigazione a vela quanto si potrebbe supporre perchè le miniere di carbon fossile ricche di calorico e che posson dar combustibile in buone condizioni non si trovano che sulle coste occidentali dell'Europa donde si devono trasportare in varie stazioni delle cinque parti del mondo ». Vi è in ciò un alimento serio per la vela e sopratutto per la vela trasformata in navi miste con macchine ausiliarie. Senza stare a discutere quest'ultima asserzione che noi

---

(1) *Congrès du Canal*, pag. 188. *Rapport sur les conditions que la navigation impose au canal interocéanique redigé par* M. SPEMENT *au nom de la troisième Commission.* Come complemento a ciò che abbiam detto finora notiamo che da un prospetto statistico pubblicato dal PAULITSCHKE (*Comunicazioni Mondiali* ecc., *op. cit.*) risulterebbe che nel 1879 la marina mercantile delle nazioni più importanti ammontava a 135,979 e che di queste navi 11,362 erano piroscafi. Sarà facile farsi un'idea di come stiano le cose ai giorni nostri, quando si pensi che è fuor di dubbio l'aumento di costruzione di navi a vapore in rapporto di quelle a vela.

(2) N. 30, pag. 277, *Lettre de M.r Strauss consul honoraire de la Belgique.*

abbiamo già condannato non per studio o per esperienza propria, ma per voto dei pratici di simile materia, notiamo ancora colla medesima lettera di Anversa che fino a qualche anno fa i grani, i cuoi e le lane erano portati sempre a vela, mentre ora i frumenti l'orzo e la segale vengono in Europa con *steamers* dagli Stati Uniti (costa dell'Atlantico), dall'America del Sud e dall'Australia.

Si nota pure che le spedizioni della California dell'Oregon e del Chilì arrivano ancora a vela (per l'enorme quantità di carbone che necessiterebbe il viaggio) passando per la via del capo Hoorn, epperò gli affari soffrono per la mancanza di un canale interoceanico per mancanza di comunicazioni rapide e regolari (1). Così abbiamo fin qui veduto come vi siano delle ragioni e degli argomenti che diremo a doppio taglio cioè in parte tali da farci credere che la marina a vela si trasformerà rapidamente in marina a vapore ed in parte tali che non possiamo credere alla rapidità di siffatta trasformazione. Esaminiamo ora gli argomenti in favore della trasformazione per vedere poi quelli contro: prima di tutto diremo che mentre per il piccolo cabotaggio il numero delle navi a vela è decuplo di quelle a vapore, per il lungo corso è soltanto doppio, almeno per l'Inghilterra (2), nè ciò deve far meraviglia se consideriamo quello che abbiamo detto addietro: noteremo inoltre, e questo è un argomento importantissimo, che quanto al

(1) *Bulletin*, ibidem pag. 278.

(2) Questa proporzione si sarebbe negli ultimi anni anche più alterata: *Almanacco di Gotha* del 1887. Dalle cifre relative al 1885 risulterebbero registrate navi a vela 29,422 con un tonnellaggio di 5,030,000 di fronte a navi a vapore 8913 con un tonnellaggio di 4,293,000. In queste cifre è compresa anche la marina delle colonie inglesi.

commercio dell'Oceano aperto circa il 38 % è fatto in navi a vela ed il 62 % in navi a vapore (1) quindi rammenteremo che la spiegazione di siffatta trasformazione dobbiamo in gran parte averla col fatto che con essa si viene a risparmiare, perchè come disse il Simonin, il nolo e le spese di assicurazione per un lungo viaggio costano più che il carbone, ossia perchè il vento che non costa nulla, costa più del carbone (2). Anche il Paulitschke conferma questo tramutarsi della marina a vela in marina a vapore e ne parla genericamente dicendo che questo è principalmente dovuto all'esperienza, all'applicazione dell'elice secondo gli studj di Smith, di Brunel, di Scott, Russel per cui i vapori conseguirono maggiore indipendenza dal vento, dalle correnti, dall'impeto delle onde per modo che i trasporti ottennero maggior celerità e sicurezza. « Sostituendo poi ai vecchi legni a ruote i rapidi vapori ad elice, le navi a vela si restrinsero (come si è visto noi pure) al cabotaggio e la influenza del tempo e dello stato del mare sui vapori in confronto di quella esercitata sui navigli a vela è così poca che per esempio la traversata da Yokohama a S. Francisco e viceversa attraverso l'intero Oceano Pacifico, può di regola

---

(1) Questo lo confessa lo stesso Nimmo deducendolo dai dati relativi alle più commercianti nazioni del mondo: vedi *The proposed* ecc. pag. 40. *Tonnage of Sailing and of Steam vessels entered at seaports of the following countries during the latest year for which the data can be obtained* (segue l'elenco dei paesi).

(2) *Rapport sur les avantages économiques et commerciaux qui doivent résulter de l'ouverture d'un canal interoceanique redigé par* M. Simonin *au nom de la deuxieme commission: Congrès du Canal* ecc., pag. 161. Quest'opinione del Simonin risulta particolarmente dall'osservazione che colle nuove macchine a cilindri composti (*compound*) già nominate si consuma non più tre chili ma un solo chilogrammo di carbon fossile per ora e per cavallo-vapore.

essere precisata giorno per giorno ora per ora. Di più anche i migliori velieri cogli attrezzi più perfetti non possono che in circostanze favorevoli avere una velocità uguale, od anche alquanto maggiore dei vapori, ma questi hanno sempre una superiorità decisiva quanto al puntuale arrivo ed alla possibilità di essere diretti e quindi quanto al servizio postale (1). Nè vogliamo dimenticarci di dire che da alcuni fu messa in dubbio siffatta trasformazione dicendo che le navi a vapore dirigendosi dall'Europa all'Australia o alla China e viceversa, non avrebbero saputo dove approvigionarsi al di fuori che a Panama mentre invece altri suppongono che le navi stesse possano approvigionarsi alle isole Gallapagos, alle isole Sandwich o a quelle della Polinesia secondo che son dirette alla China o al Giappone o alla Nuova Olanda: bensì lo stesso Levasseur lodatore del canale nota che nel tornare dalla China e dal Giappone si trova soltanto il gruppo delle isole Hawai o Sandwich, sicchè, secondo lui, per andare le navi si servirebbero degli Alisei e per tornare del canale di Suez. Ripetiamo pure coll'autorità di uno scrittore già rammentato, col Fournier de Flaix (2) che le merci dell'Australia si trasportano sempre più frequentemente per la strada del Canale di Suez abbandonando quella del Capo di Buona Speranza; specialmente la lana che vien fornita dai numerosissimi greggi di quel continente e l'oro delle Alpi Australiane. Questa novità, come abbiamo detto altrove, è favorita pure dai fautori del canale di Suez ai quali sembra evidente che la vela si trasformerà in vapore e che il commercio inglese coll'Au-

---

(1) PAULITSCHKE, *op. cit.*, pag. 11 e 12.
(2) *L'Indépéndance de l'Egypte* etc., pag. 62 e 89.

stralia in ispecie tenderà a farsi sempre più in navi a vapore (1) e che queste navi abbandoneranno a poco a poco la via del Capo per seguire quella del canale di Suez. Il fatto sussiste ed è di sua natura tale che non si può smentire, ma noi eccitiamo chi legge a stare in guardia per non credere più di quello che convenga a siffatto aumento di tonnellaggio del canale di Suez ed a siffatta trasformazione assoluta della vela in vapure, perchè noi abbiamo veduto (2) che fino ad ora la via del Capo di Buona Speranza sussiste per alcuni generi e vediamo che la vela non è del tutto caduta in disuso ed ora anche a chi non si intenda di siffatte navigazioni, anche a chi non conosca le statistiche del tonnellaggio del commercio tra l' Europa e l' Australia potremo citare un fatto che ci è riuscito, per così dire, sorprendere e che giustifica in gran parte il nostro assunto, che mostra cioè come al canale di Suez ed alla navigazione a vapore si dia forse un valore per ora troppo esagerato. Or dunque il Fontane che al Congresso per il Canale Interoceanico ebbe l' incarico di fare un rapporto sul tonnellaggio di transito del canale di Suez, perchè servisse come di modello per il canale di Panama, asserì che dal 1860 al 1877 il commercio dell' Inghilterra coi paesi favoriti dal canale di Suez era più che raddoppiato, intendendo implicitamente di attribuire siffatta prosperita commerciale alla costruzione del canale stesso (3): risulta parimente che

(1) *Bulletin du Canal* N. 73 pag. 623 riporta una lettera di Leroy Beaulieu nella quale si sostengono queste idee.

(2) Paragr. 63.

(3) *Rapport sur le canal de Suez au point de vue du canal interocéanique* par M. FONTANE *nel Congrès du Canal* etc., pag. 42 ed *Annexe A.* pag 46, *Navigation de l' Angleterre avec les pays favorisés par le percement de l' isthme de Suez.*

il commercio dell' Inghilterra coll' Australasia britannica era nello stesso lasso di tempo quasi raddoppiato essendovi nel 1860 navi 550 con tonn. 441,695, e nel 1877 navi 847 con tonn. 872,844. Orbene se per quest' anno stesso ci manca il paragone, per l' anno seguente risulta dal Bollettino Ufficiale della navigazione del Regno Unito (1) che delle navi che entrarono nei porti inglesi dall'Australasia, appena 21 erano a vapore e non avevano trasportato che 41,760 tonnellate di mercanzie (2) e poichè è noto che per il canale di Suez non passano che navi a vapore (3) non sembra che il canale di Suez sia stato causa di siffatto aumento che sarà dovuto ad altre cagioni relative alla ricchezza ed all'aumento generale del commercio.

Se pur non l' abbiamo detto diciamo adesso, che uno dei generi che maggiormente si spera debba profittare di siffatto cambiamento è il grano che si produce in quantità così enorme nella California e di cui già vengono in Europa da uno a due milioni di tonnellate per la via del capo Hoorn: or bene si suppone dal *Panama Star and Herald* che l' uso che è già cominciato di servirsi di *steamers* per questi viaggi sarà ancor più generalizzato e che il grano di California verrà in Europa in navi a vapore (4). Noi senza voler discutere affatto questo punto, diremo che al Congresso fu dichiarato che la vela si trasformerà in tutto e per tutto in vapore (5) ma che sventuratamente man-

(1) *Navigation and shipping of the United Kingdom.*

(2) Nimmo, *op. cit.* N. 89, *Appendix N. 34. Sailing and Steam Tonnage entered at ports of the United Kingdom* ecc.

(3) Nel 1879 su 1477 navi che passarono per Suez soltanto *tre* erano a vela.

(4) *Bulletin* N. 93 pag. 791 estratto dal *Sun* e dallo *Star and Herald.*

(5) *Congrès du Canal* pag. 177 nota di Kuyhper.

cano assolutamente le prove di questa asserzione tanto è vero che nello stesso Congresso vi furono alcuni che la pensarono differentemente: così Broch, Hemert e Linden sostennero che pur estendendosi la navigazione a vapore, non si abbandonerà la vela che a loro avviso in molti casi è assai più economica, tanto più che nella traversata del Pacifico vi sarebbe bisogno di provvedersi di carbone: con che mostrano di essere su quest' argomento di parere differente da coloro dei quali citammo l' opinione e che stimano possibile il rifornimento in varie isole dell' Oceano (1). E lo stesso Broch già ministro della marina e delle poste della Norvegia, così si espresse dinanzi alla commissione incaricata di scegliere il tracciato definitivo (2). « Una altra difficoltà.... per il canale di Panama è la stima che si può fare delle navi che arrivano sulle coste dell'Oceano Pacifico durante una gran parte dell'anno: si deve contare ancor molto sulla marina mercantile a vela che è ancora la più numerosa del mondo ad onta dei battelli a vapore che si moliplticano sempre più. Nel Grande Oceano la marina a vela avrà la preponderanza ancora per molti anni, mentre non sarà lo stesso per l' Oceano Atlantico. Dalla parte di Panama non vi sono che rarissime miniere di carbone; il canale deve dunque contare molto sulle navi a vela e bisogna disporre in modo le cose da facilitar loro il passaggio. In questa previsione la nostra Commissione vi dirà nel suo rapporto che si deve ordinare un servizio di rimorchiatori: in queste regioni dove si deve

---

(1) *Congrés du Canal*, pag. 167, *Procés verbaux de la troisiéme Commission.*

(2) *Congrés du Canal*, pag. 517, *Comptes rendus sténographiés des séances de la Quatriéme Commission.*

lottare contro i venti alisei i rimorchiatori saranno più utili che in qualunque altro punto dell' Oceano in pieno mare (1) ». E nemmeno nello stesso *Bulletin* si nega questo, tanto è vero che per quanto spesso si insista sulla trasformazione della vela in vapore, pure una volta si dichiara in certo modo che Panama ed i suoi paraggi essendo molto favorevoli alla navigazione a vela, gli Americani che possono costruire navi più a buon mercato che gli Europei riprenderanno il perduto primato: tale è almeno il parere di Clipperton console inglese a Filadelfia che ha testè presentato in proposito al suo governo un interessante rapporto sul decrescere dell'importanza del commercio marittimo degli Stati Uniti e sul valore che può avere in proposito il canale di Panama (2). Non occorre che stiamo a dire ancora una volta che colla conoscenza dei venti generali e coi perfezionamenti nautici, la marina a vela ha acquistato molta esattezza per quanto si trovi indubbiamente in condizioni più sfavorevoli della marina a vapore e piuttosto chiuderemo questa discussione con un' osservazione che a parer nostro toglie di mezzo ogni disputa; noteremo cioè, che nel Congresso più volte rammentato che si tenne a Parigi per discutervi il taglio di Panama, gli uomini tecnici che com-

(1) Questo serva per mostrare che nell' unità degli intenti, si manifestarono al Congresso varietà di opinioni. Non possiamo far a meno di notare che il sistema di rimorchiare le navi non ci sembra nè il più bello nè il più comodo.

(2) *Bulletin du Canal*, N. 132 pag. 1155, « Et si nous ajoutons que la situation géographique du Canal de Panama, par les vents et les courants qui gouvernent les deux mers... est éminemment favorable à la navigation à la voile... » Anzi che sottoscrivere questa asserzione rimandiamo chi legge al successivo paragrafo dove si discute sul passaggio della vela per il futuro canale di Panama.

ponevano la terza commissione (1) dichiararono esplicitamente che la vela non sarà per ora del tutto distrutta e che fa d'uopo costruire il canale in modo che possa servire anche alla navigazione a vela con che, se occorre, verrebbero a confermare l'altra dichiarazione che la vela non sarà distrutta. Rimettendo al successivo paragrafo l'esame di siffatta quistione, la quale risulta da ciò che abbiamo detto tutt'altro che superflua, tralasciando cioè per ora di vedere se realmente il canale corrisponde a questi dati e può servire alla vela, termineremo questo paragrafo notando per quali paesi e qer quali generi è più adottato questo genere di trasporto che per tanti secoli ha arricchito tanti popoli e cui sembra che si rinunzi mal volentieri per gratitudine dei benefizi che ne dipesero e ne dipendono. Uno dei paesi che sembra finora si sia servito quasi esclusivamente dalle vela è il Chilì che l'ha sempre adottata nel commercio cogli Stati Uniti (costa dell'Atlantico) almeno a quel che risulta da una lettera di Fabbri e Chauncey, negozianti di New-York, indirizzata da essi all'Ufficio di Statistica di Washington (2). Noteremo quindi che il Nimmo per informazioni ricevute da negozianti pratici della partita, dei quali si riportano le lettere, sostiene che il guano ed il nitrato di soda che si esportano appunto dalla costa Sud Ovest dell'America esigono molto tempo per essere caricati, quindi il vapore costerebbe troppo

---

(1) *Troisième Commission, Navigation.*

(2) È riportata dal Nimmo, op. cit., pag. 32, *The course of the commerce of Chili* ecc. « Trade between the Atlantic coast of the United States and Chili is confined entirely to sailing vessels excepting only the goods carried by the Pacific Mail Steam ship company, via Panama. Several years ago a line of steamers was attempted from Boston but it was discontinued ».

e trattandosi di mercanzie di molto peso e di poco valore queste non potrebbbero sopportare un dazio di quindici franchi per ogni tonnellata come fu stabilito dal congresso di Parigi (1). Lo stesso Nimmo aveva opinato dietro l'informazione in proposito ricevuta dal signor Edoardo Hincken che anche il grano di California essendo capace di durare per lunghi viaggi più del frumento dell'Ovest, avrebbe continuato a passare per il capo Hoorn in navi a vela (2) ma dobbiamo pur riconoscere che anche prima che i fatti in proposito cioè i trasporti su navi a vapore di siffatto frumento gli avessero fatto cambiare idea, egli stesso in altra parte del libro aveva creduto di sua opinione che in caso di costruzione del canale di Panama il frumento sarebbe passato per siffatto canale in navi a vapore (3). Finalmente il Paulitschke osserva a questo proposito che sebbene per i traffici per i quali la parola d'ordine è prontezza e puntualità, la vela abbia perduto il suo passato valore, pure la maggior parte delle merci che si scambiano tra l'Asia e l'America e tra l'Australia e l'America, vengono trasportate sopra navi a vela: anche sull'Oceano Atlantico ed Indiano e sul Mediterraneo grossi carichi di merci vengono trasportati mediante velieri e perfino la posta si trasporta an-

(1) Nimmo, *op. cit.*, pag. 127 *Appendice* N. 57.

(2) *Op. cit.: Ibidem: Information furnished by Edward Hincken merchant of New-York in reply to inquiries of the bureau of statistic in regard to the route which woud be pursued by vessels employed in the carriage of guano and nitrate of soda from south America and wheat from California in the event of the opening of an american inter-oceanic canal without locks.*

(3) *Op. cit.* pag. 21 « In view of all the information which can be obtained upon the subiect, it is probable that, in the event of the construction of the proposed canal, wheat would be transported from California to Europe in steam vessels via that route ».

cora a vela tra l'America e molte isole degli arcipelaghi australiani (1).

§ 81.° — *La marina a vela passerà per il Canale di Panama?*

Se la questione che abbiamo esaminato era difficile e si prestava a doppie interpretazioni, questa non le resta punto addietro; tenteremo di schiarirla quanto più sia possibile per noi per lo scopo che ci riguarda. Dato adunque che la vela per alcuni paesi o per alcuni generi dovrà restare, ammesso pure che ora non si possa dire quando sarà totalmente distrutta, ci pare che valga la pena di discutere l'altra questione collegata con quella che finora abbiamo studiato, se cioè il canale che attualmente si scava nell'istmo di Panama sia in tali condizioni da poter servire utilmente per i velieri ossia da poter essere attraversato dalla marina a vela. Nell'esame di siffatta quistione della quale tratteremo brevemente, ci serviremo come di documenti del resoconto del Congresso per il Canale e del Bollettino del Canale Interoceanico del quale già più volte facemmo menzione.

Cominciamo dal notare che tra coloro che principalmente insistettero sulla necessità di costruire il canale in modo che possa dar passaggio ai velieri dobbiamo rammentare Cristoforo Negri, il quale disse al Congresso che non credeva che il vapore potesse soppiantare la vela almeno per i grandi mari aperti come l'Atlantico ed il Pacifico e soggiungeva che il canale dell'istmo americano era quello della vela per

(1) *Comun. Mond.*, *op. cit.*, pag. 49.

l'appunto per l'economia che risulta da siffatto sistema e per esser posto nella regione dei venti tropicali (1). Difatti l'ammiraglio Ammen sostenne che le navi a partir dall'Europa anderanno al Sud fino alla regione degli alisei e di lì entreran nel canale uscendo dal quale, se anderanno alla Nuova Zelanda, all'Australia, alle Filippine, al Giappone o al Nord della China, si manterranno sempre nella regione degli Alisei. Questa possibilità vien combattuta da molti e noi esamineremo le ragioni che vi sono pro e contro siffatta questione, ma vogliamo notare fino da principio che quelli che negano la possibilità per le navi a vela di avvicinarsi all'istmo di Panama e di transitare da una parte all'altra del supposto canale, non possono pretendere che si prendano alla lettera le loro parole perchè è noto generalmente e noi stessi abbiamo rammentato (2) che al principio del secolo decimosettimo, le navi spagnuole si avvicinavano all'istmo di Panama dalla parte di Colon sull'Atlantico per imbarcare l'oro del Perù che altre navi portavano dall'altra parte dell'istmo a Panama e che facilmente si conduceva attraverso l'istmo medesimo. Questo si spiega agevolmente quando si rammenti che i geografi e i navigatori, di comune accordo consentono che nelle più estese zone di calma si trovano dei punti nei quali il vento soffia irregolarmente (3) onde possiamo stabilire addirittura

(1) *Congrès du Canal* pag. 612, *Cinquième Commission*, Séance du 20 Mai 1879.

(2) Vedi addietro paragr. 54.

(3) Questa è pure l'opinione del Maury, *Geografia Fisica del Mare*: del resto dall'altra opera dello stesso autore (*Explanations and Sailing Directions to accompany the wind and current charts approved by commodore* Charles Morris, *and published by authority of* J. P Kennedy, *by* M. F. Maury, Washington 1853) risulta che sull'argomento della direzione delle correnti e del sof-

che si può far quistione della facilità più o meno grande per le navi di avvicinarsi dalle due parti all'istmo, ma non si può mettere in dubbio la possibilità di tale avvicinamento. Cominciando dall'esaminare le ragioni in favore che si portano in proposito, noteremo che al Congresso del canale si dichiarò utile il canale stesso per le navi a vela e che questa dichiarazione tanto più era da considerarsi, in quanto che per queste navi a vela si sarebbe venuta a ridurre singolarmente la tassa delle assicurazioni marittime (1) e lo stesso naturalmente vien pure asserito anche dall'organo ufficiale del canale dove si publica una lettera di Strauss il quale sostiene che la navigazione a vela sarebbe molto più facile a Panama che a Suez, perchè dice, non v'ha sulle coste dell'America centrale un mare stretto lungo 2600 chilometri come il mar Rosso tra l'Egitto e l'Arabia per intralciare le comunicazioni (2). Così anche il Maury si esprime in generale in modo da far credere che cogli studi più recenti si sia facilitata siffatta navigazione (3) egli dice che nel viaggio dall'Europa all'America Nord Est, si deve

fiare dei venti vi eran allora (e possiamo dire vi son tuttora) grandi incertezze: vedi in quest'opera da pag. 385 a 404 *Mistakes in the Route to Rio* ecc., vedi pure a pag. 23 la lista delle stazioni della Gran Brettagna e delle sue colonie nelle quali l'autore si proponeva di fare osservazioni nautiche e metereologiche.

(1) *Congrès du Canal,* 626 e 628.

(2) *Bulletin du Canal* N. 30 pag. 278.

(3) Alfredo Maury *Geografia Fisica del Mare* pag. 78, 80. Crediamo inutile rammentare a proposito dei venti che gli alisei sono quattro, cioè due per ciascun emisfero della terra. Nell'emisfero Nord abbiamo l'aliseo inferiore che si fa sentire rasente terra alle varie latitudini, ma specialmente presso i tropici e l'aliseo superiore che domina nelle regioni più elevate dell'aria. Il primo ha la direzione di N. E. il secondo di S. O; nell'altro emisfero vi sono due alisei analoghi l'inferiore di S. E. ed il superiore di N. O.

passare il Gulf Stream che è molto pericoloso, mentre per arrivare all'istmo, questa corrente non si passa che in pochi punti: ma dacchè, continua, il dottor Franklin ha trovato modo di conoscere la longitudine per mezzo della temperatura del Gulf Stream, i viaggi dall'Europa all'America Nord Est, sono abbreviati e resi più facili mentre sono più difficili quelli più al Sud. Continuano i fautori del canale a dire che il golfo di Panama è al Nord del limite delle calme e su di ciò avremo da fare le nostre riserve, sebbene dobbiamo riconoscere che *in generale* la regione delle calme per molti mesi dell'anno non disturberà la navigazione del canale di Panama perchè in media il suo limite settentrionale è il parallelo 9° N. mentre il canale di Panama è in gran parte ad una latitudine anche più settentrionale (1). Ma abbiamo altrettante ragioni se non più per dubitare della facilità del passaggio della vela per il canale di Panama, cominciando dal fatto che i venti ed i cicloni dell'Atlantico sono molto pericolosi e che appunto da quello che scrisse lo stesso Maury la navigazione di Panama sembrerebbe esposta ai cicloni che infuriano in direzione di E. N. E. Per quanto inoltre lo scopo principale del taglio di Panama sia di fare un'altra strada, che scorci e che risparmi il pericoloso giro all'intorno del capo Hoorn, come il canale di Suez aveva risparmiato il giro intorno al Capo di Buona Speranza, pure non possiamo tacere che secondo il parere dei marinari

---

(1) MAURY, *op. cit*, pag. 371. Ancora si deve tener conto del fatto che la corrente del Golfo che ha tanta parte nella navigazione in quelle regioni, è difficile ad essere studiata come dice lo stesso Maury (*Esplanations and Sailing Directions* ecc. pag. 45) « there are many highly interesting and beautiful anomalies touching the Gulf Stream.... ».

più esperti, le tempeste che infuriano nell'Oceano Atlantico e nel Pacifico, non sono meno formidabili nè meno esiziali di quelle che notoriamente sconvolgono le onde presso i capi sunnominati, nè lo negano assai chiaramente i fautori del canale e questo a parer nostro è molto espressivo. — Un altro punto nel quale troviamo difficoltà e contestazioni è quello relativo al punto peggiore per siffatte navigazioni nelle regioni equatoriali, perchè mentre Danel sostenne al Congresso che ad ogni modo sarebbe sempre preferibile la via di Nicaragua a quella di Panama (1) invece nel *Bulletin* si sostiene l'idea assolutamente opposta e pur riconoscendo che le regioni equatoriali sono poco opportune per siffatte navigazioni, pure si dichiara che è sempre preferibile la via di Panama a quella per il Nicaragua (2). Ma ci sia permesso di non insistere molto su questo punto dal quale si ricava che questo argomento che stiamo esaminando, al pari di molti altri, ha bisogno di studi ulteriori: anzi qui senza dar ragione al Danel nè ad altri dichiariamo che non c'è neppure da fidarsi troppo del Bollettino del Canale Interoceanico, inquantochè vi si trovano le più flagranti contraddizioni delle quali porteremo una sola per esempio: in un punto (3) si dice che l'approdo è difficile per i velieri e che presto la vela si cambierà in vapore per poter rimediare a sif-

(1) *Congrès du Canal* pag. 172, « Ainsi donc, le canal de Nicaragua sera toujours prèfèrable pour les voiliers à celui de Panama qu'ils ne pourront atteindre qu'après avoir perdu des longues journées dans les calmes ou au moyen d'un systeme de remorqueurs difficile à organiser ».

(2) *Bulletin*, N. 70 pag. 603 *Mèmoire sur le règime des vents aux abords de l'isthme par M.r le capitaine* MEADE.

(3) *Bulletin* N 15 pag. 137.

fatto inconveniente; orbene poco dopo (1), si sostiene che gli alisei di N. E. dell'Atlantico combinati coi venti generali del Pacifico permetteranno il transito dei velieri. D'altronde lo stesso Broch che testè abbiamo rammentato, dichiarò che secondo lui l'istmo di Panama è difficile ad avvicinarsi e al Congresso si espresse in questo senso nel seno della quarta Commissione (2) dove disse che un'obiezione molto seria contro il tracciato di Panama è quella di avvicinarsi al Pacifico nella regione delle calme: aggiunse che i carboni son rari e cari su quella costa e che la vela dovrà per molto tempo essere il principal mezzo di propulsione, per cui ci vorrà tutto un sistema di rimorchi per andare a cercare al largo e ricondurvi i velieri che vorranno entrare od uscire. E questa opinione che potrà essere vera o falsa, ma non può essere un'opinione e dovrà corrispondere alla realtà o contraddirle, fu di recente sostenuta ancora dal capitano Pym il quale dice che Panama è per dieci mesi dell'anno nelle regioni delle calme e rafforza le sue parole col dire che egli stesso vi si trattenne a lungo e che il canale per il Nicaragua da lui ideato sotto questo aspetto è molto preferibile (3).

E che non debba esser errato nè infedele il suo dire lo prova l'autorevole testimonianza del capitano Maury, il quale dalle ripetute osservazioni dei marinari concluse che la zona delle calme equatoriali si

---

(1) *Bulletin* N. 27, pag. 250.

(2) *Commission Téchnique*: *Congrés du Canal* pag. 246, poi a pag. 517 nei *Comptes Rendus Stenographiés des séances* è espressa più chiaramente questa opinione del dott. Broch il quale nella seduta del 20 Maggio 1879 ripetè che la marina mercantile del Pacifico sarà per molto tempo a vela e che assolutamente si deve insistere per le navi che si devon rimorchiare. *Congrés* ecc., 577.

(3) *Ausland*, N. 34, 1885.

sposta secondo le stagioni di almeno mille miglia e che in autunno si trova da 7° a 12° Nord ed arriva fino a 15° N. mentre il canale di Panama è a 9° N, sicchè questa osservazione combinerebbe con quella ultimamente detta (1). Inutile dire che anche il Nimmo si schiera risolutamente tra quelli che negano la facilità per la vela di passare da Panama e reca come testimonianza una lettera del capitano Harding, agente del Bureau Veritas il quale crede che ogni tentativo di passaggio attraverso il canale o il golfo di Panama porterebbe alle navi a vela molta perdita di tempo e molte spese di pilotaggio, e soggiunge che indipendentemente dai carichi del canale, ogni vascello nel tentare di fare questo passaggio, troverebbe in molti casi molta difficoltà nel navigare attraverso le regioni delle calme o *doldrums* per raggiungere i venti di S. E. che non son sempre abbastanza regolari (2): continua poi col dire che i vascelli diretti alla China, al Giappone e ai varj porti dei mari d'Oriente, probabilmente allungherebbero la loro strada di trenta o quaranta giorni, se passassero per Panama invece che per il Capo di Buona Speranza come fanno adesso (3). Naturale è pure che nel Bulletin du Canal si impugnino

(1) Maury, *op. cit.* Questa affermazione non contraddice a quella detta testè perchè là si parlava della zona delle calme in generale e qua della stessa zona nella stagione di autunno.

(2) «..... in order to reach the regular (sometimes irregular) south-east wind... » Nimmo, *op. cit.*, pag. 26-27, Cap. 8 *Nautical conditions affecting the course of vessels engaged in the trade of the Atlantic ports of the United States with Australia and New Zealand with respect* ecc.

(3) Nimmo, *op. cit.*, ibidem. « I give you my individual opinion that, in makiug the voyage outward to East Indies, Australia or New Zealand, no sailing vessel would attempt to pass through the canal on such voyage, because her vogage would certainly be prolonged by so doing. »

queste dottrine o almeno che non vi sia data tanta importanza: così in un punto (1) si tenta di ribattere l'opinione già accennata di Maury relativa alle calme ma non si conclude nulla di positivo in nessun senso, mentre lo scrittore avrebbe potuto, come noi già facemmo, notare che anche in mezzo alle regioni di maggior calma vi è sempre qualche punto dove soffia un po' di vento: là invece si dice che il Maury è inesatto, ma non si prova e piuttosto che negare l'esistenza delle calme, si ripete che esse non allungano il viaggio, il che è già una cosa assai differente. Invece Spèment dice che nell'Atlantico il limite dei venti alisei di N. E. varia in latitudine secondo le stagioni e che il limite medio sembra sia il 10° N. (2). Ma noi piuttosto vogliamo notare che nel Bullettin stesso non si dimostra che l'istmo di Panama sia sempre compreso nella regione degli Alisei; soltanto in esso si riporta una memoria in proposito del capitano Meade il quale non si occupa d'altro che di dimostrare che il canale di Panama è preferibile a qualunque altro dell'America centrale (3). E perchè non si dica che ci siamo occupati più della riva dell'Atlantico che di quella del Pacifico, noteremo che anche circa a quest'ultima abbiamo dati da un altro libro che pure è ricordato nel Bulletin (4) nel quale si mostra come non in tutto il Pacifico soffino gli Alisei (5). Poco abbiamo

(1) *Bulletin*, N. 39 pag. 352.

(2) *Congrès du Canal*, pag. 190.

(3) *Mèmoire sur le régime des vents aux abords de l'isthme par M.r le capitaine* Meade nel *Bulletin* N. 70, pag. 602: l'abbiamo rammentata poco fa.

(4) Charles de Kerhallet, *Considerations générales sur l'Ocèan Pacifique* riportati nel *Bulletin* N. 22 pag. 212.

(5) *Bulletin* ibidem: vedi *Tableau indiquant, suivant les mois les limites des vents alizès* ecc.: si vede che il limite settentrionale dell'aliseo di N. E. oscilla tra 4° 1' (Febbraio) e 15° (Agosto).

da aggiungere sull'argomento sul quale come si vede i dati della geografia e dell'esperienza non ci danno ancora nessuna conseguenza positiva, osserveremo soltanto che qualunque sia la zona delle calme ed il limite delle calme medesime, non c'è dubbio che esse daran molto fastidio alla navigazione a vela, sulle coste dell'America da N.O. a S.E. e da N.E. a S.O. e di questo non si sembra occorra dar prove tanto si tratta di cosa evidente (1). Ma con tutto ciò è sempre evidente che la questione è molto discutibile e sebbene non espressamente, pure si discusse abbondantemente al Congresso, dove da alcuno si disse che tale navigazione era facile assai, da altri si sostennero varie opinioni in senso differente e forse non con troppa chiarezza sull'argomento stesso, in altri punti si parlò di tale navigazione come se vi fosse abbastanza facilità, ed in altri finalmente si insistette nel dire che è necessario mandare a prendere le navi con dei rimorchiatori per far loro traversare un canale con un sistema che sarà forse possibile, ma che a prima vista ci sembra poco pratico e poco naturale (2). Ad ogni modo possiamo alle osservazioni passate aggiungerne un'altra e dire che non è lo stesso scegliere un punto dell'America centrale piuttosto che un altro, avuto riguardo alla facilità di passare per l'istmo, tanto che il Garay messicano che sosteneva al Congresso il taglio dell'istmo di Tehuantepec ebbe a dichiarare che quest'ultimo istmo è al disopra della regione delle calme e deve preferirsi non foss'altro per questo motivo che scorcia la via a S. Francisco, alla China e al Giappone; tanto più, egli soggiunge, che Cortez

(1) Su questo genere di navigazione avrebbe fatto assai conto Levasseur: vedi *Congrès* ecc. *Première Commission.*

(2) Vedi *Congrès du Canal*, pag. 249, 411, 517, 608 ecc.

colla sua mente divinatrice segnò questo punto come il più opportuno per aprire un passaggio al mare del Sud (1). Nè possiamo terminare questo paragrafo senza rammentare quello che abbiamo già notato dietro la guida dell'Edimburgh Review cioè che sembra invero che gli esploratori abbiano esaminato poco i venti e le correnti, e se pure qualche cosa di ciò hanno studiato, come risulta dal resoconto stenografico, pure han di preferenza rivolto la loro attenzione alla natura del terreno e ad altre simili questioni, e se fu studiato come risulta da vari punti del *Congrés du Canal* e del *Bullctin du Canal* il regime dei venti lungo le coste (2) non si studiò per quello che riguarda il viaggio alle coste medesime. Nè vale a nostro avviso il dire che questo è ufficio della idrografia o della geografia fisica, perchè se queste tacevano occorreva si facessero valere gli studi speciali di coloro che avevano rivolto la loro attenzione al canale di Panama. Che non sia fatta menzione delle correnti nei rapporti degli ufficiali americani che han esplorato la costa, è confessato da Voisin-bey nel suo Rapporto redatto a nome della quarta commissione (3).

§ 82.° — *Gli Stati Uniti, le ferrovie americane ed il canale di Panama*

Dopo aver esaminato la vertenza politica relativa al canale, dopo aver veduto alcune questioni di minor conto sollevate in proposito, dopo aver esaminato la

---

(1) Abbiamo visto in altra parte dell'opera, qual valore abbia questa leggenda di progetto di taglio di Panama attribuito al Cortez.

(2) *Congrès du Canal*, 412.

(3) *Congrès du Canal* 401 *Rapport sur les projets de canaux interocéaniques redigé por M*r VOISIN-BEY *au nom de la quatrième Commission.*

questione del passaggio della vela per il canale subordinata naturalmente all'altra del continuare a sussistere o no la vela stessa, resta che per finire quest'ultima parte del libro, esaminiamo il canale di Panama rispetto agli Stati Uniti e vediamo il suo ufficio rispetto a quelli. Notiamo addirittura che fino ad ora abbiamo esaminato il canale per così dire in sè stesso e non in rapporto a questa od a qnell'altra nazione, ossia ne abbiamo esaminato il valore, l'ufficio e le questioni che gli si riferivano sensa occuparci, *salvo rare eccezioni* (1) di guardare agli interessi di una nazione piuttosto che a quelli di un'altra. Ma poichè dall'importanza straordinaria e dal predominio che hanno gli Stati Uniti in America, come anche dal fatto che i porti dell'Unione sono quali sull'Atlantico e quali sul Pacifico, i fautori del canale sostengono che a loro particolarmente riuscirà utile il canale, e questo al primo gettare un'occhiata sulla carta risulterebbe fuor di dubbio, vogliamo discorrere a parte di siffatto argomento cominciando dal notare, se pur non l'abbiamo già fatto, che vi è non poca somiglianza tra la condizione e il punto di vista in cui si trova l'Inghilterra rispetto a Suez, e quella in cui si trovano gli Stati Uniti rispetto a Panama. Che il canale interessi più specialmente gli Stati Uniti, lo sostenne al Congresso Simonin (2) il quale dichiarò che ovunque si apra il canale, o sia a Darien, o a Panama, o al Nicaragna sono essi che principalmente se ne serviranno e che occuperanno nella Statistica del Canale un posto *considerevole* per il numero e per il tonnellaggio, e quelli

(1) Queste eccezioni furono per la parte politica che appunto riguardava gli Stati Uniti e l'Inghilterra principalmente.

2) *Congrès du Canal, Rapport redigè par M.r* SIMONIN *au nom de la deuxième Commission* ecc., pag. 163.

che verran subito dopo di loro non li seguiranno che a gran distanza: il Fournier de Flaix poi (1) sostenne che quest'importanza è facile a capirsi perche le comunicazioni e gli scambi tra Nuova York e S. Francisco, sono più numerosi e più importanti che quelli tra Londra e Calcutta e Benares, onde l'importanza degli Stati Uniti rispetto a Panama è anche maggiore di quella dell'Inghilterra rispetto a Suez. Ma è noto parimente che fino da principio gli Stati Uniti non si mostrarono mai molto convinti dell'opera del signor Lesseps all'istmo di Panama e pur ammettendo che colla discussione si sia fatta più luce o siano spariti alcuni equivoci, al che contribuì pure anche senza dubbio l'opera solerte dello stesso Lesseps e le conferenze che egli diede agli Stati Uniti al pari che in tante altre parti dell'antico continente, pure gli Stati Uniti a quanto ci sembra di capire non si mostrano, come dicevamo, molto persuasi dell'impresa della quale trattiamo o almeno dell'aspetto sotto il quale si presenta, e ne danno prova colla campagna diplomatica della quale facemmo cenno e colla quale probabilmente intesero di mostrare la loro gelosia ed il loro malumore perchè il taglio dell'istmo si effettua a Panama, e ne danno prova ancora coll'intenzione che mostrarono e che non hanno deposto di voler scavare il canale di Nicaragua e di voler costruire la ferrovia di Tehuantepec della quale parleremo nel prossimo paragrafo. Non occorre che esaminiamo quali sieno le cause di questa poca simpatia perchè abbiamo visto che la causa della quistione diplomatica è da ricercarsi più specialmente nella gelosia e nella paura di una eccessiva ingerenza degli Europei in America. Parimente vedremo che il

(1) *L'indépéndance de l'Egypte, op. cit.*

poco entusiasmo per il canale, si spiega col fatto che gli Stati Uniti non ne hanno bisogno più che tanto, perchè il loro territorio è fornito di una rete ricchissima di ferrovie che non fa sentir loro molto la necessità di una comunicazione interoceanica. Quello su di che non v'ha dubbio e che d'altronde è generalmente conosciuto, per cui non vi insisteremo più che tanto, è il rapido sviluppo che han fatto gli Stati Uniti specialmente dal 1870 in qua, cioè da qualche anno dopo cessata la formidabile guerra di secessione: questo progresso deve osservarsi rispetto al commercio interno, non solamente per l'attività degli abitanti, ma anche per la posizione favorevole delle varie città per la quale acquistarono maggiore importanza la navigazione, la costruzione di navi, l'esportazione, i canali, e sopratutto le ferrovie delle quali ora parleremo più diffusamente. Tra queste in ispecial modo va rammentata quella conosciuta col nome di ferrovia del Pacifico (Central Pacific Rail Road) (1) per merito della quale in gran parte, questo commercio divenne realmente e senza gonfiezza nè esagerazioni addirittura enorme; tanto che nel 1882-83 raggiunse il valore di otto miliardi di lire di cui più che la metà di esportazione (2). Diremo pure che nel 1882 furono estratti ottantasei milioni di tonnellate di carbon fossile dalle

---

(1) D.r Karl Andree, *Geographie des Welthandels* II, 833 *Die pacifische Eisenbahn.*

(2) *Bulletin du Canal*, N. 100, pag. 872. Non sappiamo come concordare con siffatta osservazione l'altra per noi finora del tutto gratuita secondo la quale il commercio degli Stati Uniti avrebbe subito nelle esportazioni notevoli ribassi: vedi *Ausland* N. 47 del 1886 pag. 939 *Die Ausfuhr der Vereinigten Staaten.* Però nella stessa rivista N. 49 (del 1886) pag. 977 si danno notizie che concordano in massima con quelle dette del *Bulletin* (*Die oekonomische Entwikelung der Vereinigten Staaten*).

miniere degli Stati Uniti (1). Notiamo ancora una volta che è importantissimo il commercio del grano che si esporta dalle fertili vallate dell'Ovest per mezzo del porto di S. Francisco: di questo grano si esportarono nel 1876 circa tredici milioni di ettolitri (2) e di questo si è veduto che il Nimmo aveva detto dapprima, salvo a modificare poi la sua opinione, che probabilmente non sarebbe passato per la via di Panama e che si sarebbe continuato a trasportare in navi a vela perchè a cagione del suo molto peso e del poco valore relativamente al peso, difficilmente avrebbe potuto sopportare un pedaggio di quindici lire per ogni tonnellata e perchè nelle navi a vapore si sviluppa molto calore che potrebbe nuocere alla bontà della merce. Ma abbiamo parimente veduto che risulta da documenti di innegabile autenticità, che in gran parte siffatto grano prende la via del capo Hoorn in *steamers*, sicchè data l'apertura del canale è probabile che passi per il canale stesso questa merce che ora si produce in tanta quantità che in quaranta anni è di dieci volte aumentata e di cui l'esportazione è divenuta ottanta volte più grande di quello che era prima (3) come è provato anche dal fatto che i bastimenti che portarono grano in Europa guadagnarono nel 1882 circa tre milioni e dall'altro fatto che più ancora di questa somma guadagnarono col

---

(1) *Bulletin du Canal*, N. 96, pag. 822. Dell'importanza somma delle miniere di carbon fossile agli Stati Uniti parla ancora l'*Ausland* del 1886, N. 29, pag. 579. Notisi però che queste miniere non sono nelle vicinanze del canale di Panama.

(2) *Congrès du Canal*, pag. 77: *Rapport de M.r Levasseur: Ressources commerciales que le canal pourra développer.*

(3) *Bulletin du Canal*, N. 96 pag. 823.

trasporto dello stesso grano le linee tra New-York a S. Francisco (1).

Finalmente il progresso, l'importanza commerciale, l'accrescimento della ricchezza di questo paese, si provano anche coi documenti e colle cifre ufficiali che vi si riferiscono e che vengono pubblicate dall'ufficio di statistica dell'Unione: da questi risulta che nel decennio dal 1871 al 1881 il commercio esterno degli Stati Uniti crebbe dell'ottanta per cento e quest'aumento, sensibile specialmente nelle esportazioni, è dovuto e prodotto specialmente dagli Stati Uniti dell'Ovest e del Nord Ovest il che è dovuto specialmente alla costruzione delle ferrovie perchè i due terzi del grano, per esempio, furon trasportati per strada ferrata e soltanto un terzo per via di acqua (2). Anche nel Bollettino di Panama (3) si arguisce questa importanza della ricchezza e del commercio di Panama da varj fatti tra i quali si pone l'inchiesta proposta dal senatore Ingall sulle ferrovie americane, la proposta di ferrovia da S. Francisco alla Nuova Orléans (4) e quella di un servizio diretto da S. Francisco all'Havre al prezzo ridotto di sessanta dollari (300 franchi). E questa prosperità risulta in parte dalle ferrovie ed in parte si esplica e si accresce per esse: nè solo negli stati e nei territori dell'Unione, ma ancora in tutta quanta l'America (5) sicchè sebbene si vogliano pur

---

(1) *Rivista Marittima*, Marzo 1885, pag. 446.

(2) *Commerce and Navigation of the United States*, 1881. *Foreign Commerce, Immigration and Tonnage*, pag. 111.

(3) *Bulletin du Canal*, N. 84, pag. 722.

(4) Questo al principio del 1882: ora siffatta ferrovia è già terminata ed in esercizio.

(5) Le ferrovie in America alla fine del 1884 ammontavano a 195,625 chilometri ed erano costate complessivamente 3,708,000,000 dollari ossia 13,540,000,000 di lire italiane: rendevano circa 4 $^{1}/_{2}$ %. *Bulletin du Canal*, N. 124, pag. 1087.

fare importauti canali negli Stati Uniti, specialmente nelle regioni prossime al Canadà, pure dobbiamo riconoscere quello che d'altronde vien detto anche nel *Bulletin*, che cioè si vede colle cifre alla mano che dopo l'invenzione delle ferrovie i canali hanno perduto molta della loro importanza e della loro clientela perchè ci vuole una comunicazione rapida tra l'Est e l'Ovest degli Stati Uniti (1) e noi senza dire che anche il canale di Panama servirà poco per l'Unione esamineremo ben presto la quistione per vedere, per quanto sta in noi, la concorrenza che si fanno il canale e la ferrovia. Importantissima ed attivissima è sempre da molti anni la costruzione ferroviaria e queste costruzioni continuano sempre numerose negli Stati Uniti e nel resto dell'America dal Canadà alla Repubblica Argentina, anche dopo il 1875 (2), anche dopo deciso il taglio dell'istmo di Panama e possiamo pur domandare se siffatta attività non è un poco strana dopo le decisioni del congresso di Parigi e se non contraddice in parte a chi sostiene che l'apertura del canale è necessaria particolarmente agli Stati americani. Invece di rallentare, è aumentata la costruzione di queste strade ferrate tra le quali degne di maggior importanza per noi sono le ferrovie interoceaniche perchè sono quelle che possono maggiormente far concorrenza a Panama ed esserle rivali: tratteremo a preferenza di esse perchè dobbiamo discutere se le merci per passare dall'Atlantico al Pacifico o viceversa preferiranno siffatte linee transoceaniche o prenderan la via del canale come credono Lesseps e gli altri fautori del canale stesso. Venendo poi a dire degli Stati Uniti noteremo

---

(1) *Bulletin du Canal*, N. 137, pag. 1199. Anche addietro abbiamo accennato ad un'opera del Nördling che sostiene la medesima tesi. Vedi la quinta nota al paragr. 76.

(2) *Railway Review*, Chicago 1884.

che vi sono da molti anni in esercizio parecchie linee di non dubbia importanza e potremo notare che la maggior parte di queste ferrovie si addensa specialmente all'est nella metà orientale con rete fittissima e più specialmente nella regione prossima ai grandi laghi ed al Mississipì: tutti i porti dell'Unione sono allacciati coll'interno per mezzo di strade ferrate: vi è poi in funzione da diciotto anni (11 Maggio 1869) la famosa strada transoceanica da New-York a S. Francisco (*Central Pacific Rail Road*) che partendo da New-York sull'Atlantico si slancia in direzione di Ovest fino all'estesissimo bacino del Mississipì ed alle sue praterie, le sorpassa e giunge quindi ad Omaha: di lì si dirige verso il Sacramento, si arrampica sulle Montagne Roccciose (*Roucky Mountains*) percorre tutto l'altipiano fiancheggiato a levante da questi monti ed a ponente dalla Sierra Nevada, dalla Catena delle Cascate e dalla Catena della Costa e traversate le pianure della California giunge a S. Francisco sull'Oceano Pacifico percorrendo un'estensione di 5400 chilometri per praterie, boschi, deserti, ripide catene di montagne che sono traversate da gallerie (1) e mettendo in comunicazione con pochi giorni di viaggio le due città di New-York e di S. Francisco che prima erano separate da distanza di molti mesi ed i due Oceani che per esser avvicinati avean bisogno di non minor tempo di viaggio (2). Le strade ferrate del-

(1) Il tratto più alto (2210 metri sul livello del mare) è traversato da una galleria di 615 metri: la ferrovia si compone per 2800 chilometri della strada da New-York ad Omaha sul Missouri, per 1678 chilometri della strada Union-Pacific da Omaha ad Ogden sulle rive del gran Lago Salato e per 1420 della strada Central-Pacific da Ogden a S. Francisco. HUGUES, *Geogr.* III 221.

(2) PAULITSCHKE, *Com. Mond.*, *op. cit.*, pag. 86-89: vi si nota aocora che quando ai ponti in legname siano sostituiti ponti con

l'Unione al primo Gennajo 1881 misuravano 150,000 chilometri così divisi:

Nuova Inghilterra	9,650	kilometri
Stati di mezzo	25,700	„
Stati del Sud	24,000	„
Stati dell'Est	84,700	„
Stati del Pacifico	6,800	„

e noi seguendo le traccie dell'Hugues diremo che troppo sarebbe voler ripetere l'enumerazione speciale di ciascuna di queste strade e che ci limiteremo ad accennare alle strade del Pacifico col qual nome si intende di denominare le ferrovie che mettono in comunicazione le coste orientali dell'America del Nord colle rive del grand'Oceano. Queste linee, includendovi ancora quelle al di fuori degli Stati Uniti sono sei cioè: 1.ª La strada del Canadà da Quebec al Burrards Inlet dirimpetto a Vancouver — 2.ª La strada settentrionale dal Lago Superiore al Pugets Sund — 3.ª La strada centrale da New-York a S. Francisco — 4.ª La strada dell'Oregon che si stacca dalla precedente alla stazione di Teano e termina alla baja Yaquina (Pacifico) — 5.ª La strada da Pittsburg a S. Francisco — 6.ª La strada da Savannah a Los Angelos (California Meridionale) (1). Di queste strade alcune sono com-

---

travate metalliche, potrà farsi in quattro giorni il viaggio per il quale adesso è necessaria una settimana. Vi si parla di altre ferrovie da un Oceano all'altro proposte allora che sarebbero la linea da Duluth sul Lago Superiore per il Minnesotah, il Dacotah, Montana ed il territorio di Washington allo stretto di Puget sul Pacifico (Northern Pacific) e la linea del Canadà (Transcontinental Canadian) ma vedremo tra breve che queste ferrovie sono del tutto compiute o quasi. Vi si nota che già era stata aperta un'altra linea ferroviaria dall'Atlantico al Pacifico ed un'altra da S. Francisco alla Nuova Orlèans e questo pure tra breve lo vedremo.

(1) HUGUES, *Geografia*, III, 221. Torino, Loescher, 1884.

piute ed altre ancora in costruzione e tra breve vedremo più diffusamente di alcune di quelle che si vanno costruendo, ma qui vogliamo insistere un poco sulla più importante di queste sei, su quella che abbiamo rammentato per prima, cioè sulla strada New-York-Omaha S. Francisco che ebbe molta importanza e ne ha pure ancora moltissima rispetto al cambiamento del commercio che dal tempo della costruzione di questa ferrovia deviò dall'istmo di Panama (1). Dice il Nimmo che da quando fu costruita questa ferrovia, le popolazioni vi si sono abituate ben presto perchè le merci di gran valore e poco peso (quali ad esempio il the e la seta di cui abbiamo tenuto parola) si trasportano più facilmente e più volentieri colla rapidità della ferrovia che non col lento movimento dei canali e che il risultato è stato un gran cambiamento ed un aumento di trasporto per le linee ferroviarie invece che per acqua: mostra poi che la distanza da New-York a S. Francisco ed il tempo necessario a percorrerla son dati dal seguente quadro:

	Miglia	*Giorni*
Via capo Hoorn	13,610	125
„ istmo Panama	5,260	26
„ per terra (per ferrovia)	2,824	da 20 a 25

ed avverte che la sproporzione nelle due ultime strade tra la lunghezza ed il tempo necessario a percorrerla, risulta esclusivamente dal fatto che le merci debbono esser trattenute per formalità e talora per trasbordi, ma che con buona volontà si potrebbe ridurre il tempo necessario per portare le merci da un Oceano all'altro

(1) Nimmo, *op. cit.*, pag. 12-20: *The influence of transcontinental Railroads towards determining the course of trade between the atlantic and the pacific ports of the United States.*

a dieci o dodici giorni. Notisi parimente che dopo compiuta questa linea ferroviaria, il commercio di Nuova-York, colla China, con Hong-Kong e col Giappone è un poco diminuito mentre quello di S. Francisco è più che raddoppiato (1); e questo vien ad aver la sua riprova generale nel fatto parimente dimostrato dalle statistiche, che nell'anno terminato al 30 Giugno 1879 approdarono dalla China e dal Giappone ai porti del Pacifico degli Stati Uniti 141,124 tonnellate di mercanzia ed ai porti dell'Atlantico soltanto 62371 (2) perchè dall'Asia orientale a Nuova-York le merci eran portate per mare fino a S. Francisco e di lì poi per terra a Nuova-York o ad altre città interne. Un'altra conseguenza anche più naturale della costruzione della ferrovia già detta Nuova-York-Omaha S. Francisco (che quando fu aperta al publico sembrò opera non solo meravigliosa ma anche arditissima, mentre ora ce ne sono altre che le possono fare la concorrenza) un'altra conseguenza naturalissima, diciamo, è che nel periodo dal 1869 al 1879 le merci scambiate tra Nuova-York e S. Francisco attraverso all'istmo di Panama diminuirono grandemente d'importanza, di valore, e di peso (3) e di-

(1) Nimmo. pag. 22, *Changes in the course of the trade of the United States with China and Japon.* Commercio degli Stati Uniti con China e Giappone:

		Dollari		Dollari
1869	Nuova-York	16,480,381	e S. Franc.	14,0,44,497
1879	"	16,172,235	"	27,519,842

(2) Nimmo, *op. cit.*, pag. 22, e Append. 27, pag. 81, *Statement showing the sailing and steamntonnage entered at ports of the United States from China and Japan and the sailing and steam tonnage cleared to China and Japan during the year ended June* 30, 1879.

(3) Nimmo, *op. cit.*, pag. 14, e App. 20, pag. 68 a 74, *Trade between New York and S. Francisco, via the isthmus of Panama.*

ciamo che questo è ben naturale perchè appunto la ferrovia fu costruita per eseguire rapidi scambi tra le città dell'Atlantico e quelle del Pacifico, ma non intendiamo come il Nimmo non si sia accorto di una cosa altrettanto naturale che cioè se la costruzione della *Pacific Rail Road* ha tolto quasi tutta la sua clientela a Panama, è pur naturale che lo scavo del canale in modo da far passare rapidamente e direttamente merci da un Oceano all'altro debba produrre l'effetto contrario di richiamare almeno parte delle merci all'antica via di Panama (1).

Ma vogliamo considerare che non pertanto a nostro avviso sbaglierebbe chi credesse che il canale di Panama debba annullare l'importanza della *Central Pacific Rail Road* e ricondurre le cose allo stato nel quale si trovavano avanti il 1869, avanti l'apertura della ferrovia testè rammentata, perchè non vale l'osservazione che fece Lazard al Congresso quando sostenne che siffatta linea costa molto ed è in mano di pochi che ne hanno il monopolio (2), e ci sembra anzi chiaro che dietro lo stimolo della concorrenza, la ferrovia ribasserà quanto le sarà possibile le sue tariffe che adesso sono secondo il Lazard stesso troppo elevate (3). Il

(1) Desideriamo che si tenga presente che il Nimmo stesso ci ha scritto che non dava come assoluti i suoi dati e vedremo subito che in certe cose ha ragione.

(2) *Congrès du Canal*, pag. 117.

(3) Anche nel *Bulletin du Canal* N. 137, pag. 1200 si nota che quando il canale sarà scavato, il commercio delle contrade bagnate dal Pacifico prenderà un enorme sviluppo, perchè le ferrovie transoceaniche non faran più pagare 3 $^1/_2$ centesimi per tonnellata e per chilometro che è molto, perchè da un Oceano all'altro vi ha più di 5400 chilometri. Non possiamo fare a meno di dire che senza voler distruggere l'asserzione del Lazard delegato della camera di commercio di S. Francisco, avremmo documenti che suo-

Nimmo sostiene che le merci dirette all'interno degli Stati Uniti preferiranno la via della strada ferrata che le porterà a destinazione più presto perchè ripete egli pure, che sebbene le vie acquatiche siano meno costose, pure le ferrovie modificheran le tariffe più che potranno. Ma vi è un altro argomento che non vogliamo lasciar da parte perchè ci sembra molto importante nella presente quistione ed è che i fautori del canale di Panama per mostrare che questo soppianterà in gran parte la ferrovia, dicono che la ferrovia New-York-Omaha-S. Francisco già più volte rammentata trasporta la più gran parte delle sue merci direttamente dall'Atlantico al Pacifico e non prende durante il suo tragitto se non il 30 per cento del tonnellaggio totale. Se ciò fosse vero ne conseguirebbe pure che, piuttosto che pagare dazî che si dicono elevati, le merci si avvierebbero da New-York a S. Francisco per il nuovo canale di Panama, ma le cose non succedono affatto così ed il Nimmo ce ne dà la prova più evidente mostrando prima colle statistiche ufficiali della compa-

uerebbero un po' diversamente dalla sua affermazione, perchè il risultato degli accresciuti scambj tra l'Oriente e l'Occidente del continente americano, è attribuito oltre che alle nuove ferrovie anche all'abbassamento delle tariffe (*Commerce and Navigation of the United States for 1881: Foreign Commerce Immigration and Tonnage*, pag. III) sicchè non è vero che le tariffe sian tanto elevate in generale e per conseguenza non le dobbiamo credere molto elevate neppure sulla linea in questione, perchè altrimenti le altre linee già in esercizio da un Oceano all'altro le farebbero senza dubbio la concorrenza. Anche il Nimmo parlando espressamente di questa ferrovia dice che la sua gran fortuna ed il suo gran lavoro sono dovuti in gran parte alle riduzioni fatte nei prezzi specialmente riguardo al traffico tra paesi lontani il che d'altronde è ben naturale (*op. cit.*, pag.12). — Vedi come conferma dell'abbondante clientela acquistata dalle ferrovie l'articolo *Changes in the movement of cotton as the result of the costruction of rail roads*, a pag. XLIV del volume or rammentato. *Commerce* ecc.

gnia della Panama Railroad che, diversamente da quello che si crede dai più, soltanto il 19 per cento delle merci vien trasportato direttamente da New-York a S. Francisco (1) e poi quello che più monta, cioè che lo stesso deve dirsi per il servizio della Central Pacific Railroad (*New-York-Omaha-S. Francisco*) che non funziona solamente tra New-York e S. Francisco, ma anche col l'interno, perchè una gran parte dei carichi del Pacifico è destinata ai punti interni lungo l'intera lunghezza della linea ferroviaria attraverso il continente e così una gran parte dei carichi dell'Atlantico in direzione di Ovest è destinata ai punti interni degli Stati del Pacifico. Ed appunto prima del 1869 il traffico tra gli Stati all'est delle montagne Rocciose e quelli lungo il Pacifico, cioè tra gli Stati orientali da una parte e la California e l'Oregon dall'altra, si faceva per l'esclusiva via dei porti marittimi dall'Atlantico, ma ora la maggior parte di questi viaggi verso il Pacifico è fatta per ferrovia tanto più che una considerevole parte delle spedizioni, parte non già da New-York ma dai grandi centri interni e più specialmente da Cincinnati, Chicago e S. Luigi: è dunque evidente che il canale di Panama non ha nulla a che fare con siffatto commercio che per passarvi sarebbe costretto ad un inutile trasbordo (2). E quasi non bastasse questa ferrovia della

---

(1) Nimmo, *op. cit.* pag. 19 *Trasported over the Panama Railroad during the year*, 1879, — Total New-York and S. Franc'sco traffic, Tonnellate 30,734. — Total traffic of the road ton. 161.743 il che conferma i dati del testo.

(2) Nimmo, *op. cit.*, pag. 13 « A large proportion of the shipments from the Pacific ports is destined to interior points along the entire length of the railways lines extending across the continent, and on the other hand a large proportion of the shipments from the Atlantic ports to the western slope of the continent, is destined to interior points in the Pacific states. The existing route via the Isthmus of

quale abbiamo tenuto parola, noteremo che anche negli Stati Uniti come nel rimanente dell'America si continua a sviluppare grandemente la rete ferroviaria e dopo aver notato che nel periodo dal 1870 al 1880 si costruirono in generale nel mondo ben 100,000 chilometri di ferrovie e che queste ed altre costruite dopo, possono rendere meno utile l'opera del canale di Panama, al quale possono fare gran concorrenza, osserveremo ancora che in tutti gli Stati dell'Unione si nota, come abbiamo già detto, una grande attività di costruzioni ferroviarie anche dopo il 1875 (1) e queste costruzioni che duravano e tuttora durano, provano che gli Stati Uniti non sono molto spaventati per il canale di Panama e lavorano alacremente a queste ferrovie per fare concorrenza al canale stesso: notisi che nel solo anno 1880 furon costruiti 11,500 chilometri di nuove ferrovie portandosi lo sviluppo della rete a 150,755 chilometri (2), aggiungasi che il 17 aprile 1881 fu inaugurata affatto privatamente e senza pompa la nuova linea transoceanica (della quale facemmo cenno) compiutosi il tronco Atchinson-Topeka-Santa Fè e congiuntasi questa linea colla stazione di Demming nel Nuovo Messico a cinquanta miglia all'est dell'estremità dell'Arizona sicchè in tal modo era allora raggiunto il Pacifico in quattro punti: notisi che nei primi tre mesi del 1883 furono costruiti negli Stati Uniti 1230 chilo-

---

Panama does not compete for this traffic, which with respect to the through traffic may be termed local. » E a pag. 14 « a considerable portion of the commerce is made from the great interior trade centers ».

(1) *Statistical Abstract of the United States 1885. Seventh and Eighth Numbers prepared in the Bureau of Statistics under the direction of the secretary of the treasury.* Vashington Government Printing office 1886.

(2) PAULITSCHKE, *op. cit.*, pag. 86.

metri di ferrovie, sebbene l'inverno fosse rigidissimo in ispecie sulle rive dell'Atlantico, si aggiunga che nel 1886 secondo il *Railway Age* furono costruite 8010 miglia di ferrovie nel dominio dell'Unione di cui 1520 nell'Arkansas fatte in sei mesi; si pensi che più ancora prometteva la stagione per il 1887, e si avrà prova di quel che diciamo, che cioè il canale di Panama che il signor Lesseps vanta come specialmente utile agli Stati Uniti, avrà formidabili rivali per le numerose costruzioni ferroviarie dell'Unione americana e che tutt'al più ove si lasci da parte del tutto la questione delle linee transoceaniche, si potrà dir che alcune di queste linee sono di interesse locale ed invece che ostare allo sviluppo ed al tonnellaggio del canale potrebbero indirettamente giovargli (1). Così il *Chicago Railway Age* riferisce che nei primi nove mesi del 1884 furono costruite 2533 miglia di ferrovie completando in tutto od in parte 120 linee sparse su quaranta Stati e territori e costruendo linee di diramazione e tronchi di congiunzione (2). Si nota ancora nel *Bulletin* che il grano esportato annualmente dalla California se non tutto perchè si riconosce che in parte prenderà la via del capo Hoorn, pure in gran parte sarà trasportato nei car-

---

(1) Dobbiamo ancora una volta rammentare che i viaggi sono a condizioni uguali più economici per mare che per terra e che dopo le scoperte marittime furon più usati quelli che questi e che anche ora una ferrovia non porta che una certa data quantità di merci mentre per un canale posson passare moltissime navi una dopo l'altra. Ma d'altra parte uotiamo ancora col CAMERON (*Our Highway* ecc., *op. cit.*, II, 290) che le ferrovie son preferibili ai viaggi per mare per passeggieri, posta e merci leggiere e che è bene che i due termini della ferrovia siano sotto lo stesso governo. Indipendentemente dalle cose già dette rammentiamo che tra le merci leggiere che si trasportano sulle ferrovie degli Stati Uniti possiamo notare il thè e la seta.

(2) *Bulletin du Canal*, N. 82 pag. 703.

rozzoni della nuova ferrovia della Compagnia *Sud Pacific* della quale parimente facemmo cenno che va da S. Francisco alla Nuova Orleans, d'onde il grano stesso sarebbe portato a Liverpool: anche questa ferrovia vantata dagli stessi fautori del canale farebbe dunque seria concorrenza al canale stesso. In un altro numero del *Bulletin* (1), si nota l'importanza generale grandissima appunto delle ferrovie della California e si rammenta che la compagnia Atchinson-Topeka-Santa-Fè ha fino dal 1883 completato la sua ferrovia dal Missouri al golfo di California e che questa ferrovia è stata compiuta appunto per lo sviluppo delle miniere del Colorado, del Nuovo Messico e dell'Arizona: si aggiunge che a questa strada fa riscontro l'altra non meno importante della quale abbiamo parlato dietro la scorta dell'Hugues, cioè la strada ferrata da S. Francisco alla Nuova Orleans detta dagli uomini degli Stati dell'Est la via del Ponente e questo senza dire di altre ferrovie che alla fine del 1883 erano ancora in costruzione quali la *Carson and Colorado Railroad e la California and Oregon Railroad* (2).

Fin qui degli Stati Uniti e delle loro ferrovie ma per esaurire l'insieme dell'enumerazione delle vie dall'Atlantico al Pacifico ci resta da dire due parole della ferrovia del Canadà (*Canadian Pacific Railway*) che è importantissima perchè traversa da una parte all'altra tutto il nuovo continente ad un'alta latitudine ed era già quasi pronta al principio dell'anno 1886: è una ferrovia costruita per intero sul dominio del Canadà ed è la più breve tra i due Oceani. Così si esprime

(1) *Bulletin du Canal* N. 87 pag. 744. Estratto dal « *San Francisco Bulletin* ».

(2) *Railway Review for* 1883 Chicago.

a suo riguardo un autorevole giornale di Geografia (1): Un'impresa colossale ancor più importante della *Central Pacific Railroad* degli Stati Uniti, un'impresa importante non meno delle altre quattro transoceaniche che già funzionano agli Stati Uniti, è senza dubbio la costruzione della gran ferrovia canadiana compiuta recentemente e che va da Halifax sull'Atlantico fino a Porto Moody sul Pacifico (2), strada importante in specie per gl'Inglesi perchè offre loro una via per l'Australia e per la China che è libera dalle molestie politiche del canale di Suez; utilissima in caso di guerra contro la Russia, perchè in quattordici giorni l'Inghilterra potrà mandare soldatesche e materiali dalla sua costa al Pacifico. I porti di questo Oceano possono diventare sede di una stazione militare dalla quale le forze inglesi possono al tempo stesso minacciare Russia, China e Giappone e difendere le colonie britanniche e i possessi dell'Australia e del Pacifico (3). Osservazioni dello stesso genere si leggevauo un anno prima in un altro periodico (4): vi si aggiungeva che questa linea era pronta per l'autunno del 1885: vi si notava che è di 400 miglia più corta della linea New-York-Omaha-S. Francisco e che quando fosse stata prolungata fino alle provincie marittime, il viaggio per mare dall'America

---

(1) *Ausland*, 1886 N. 10 pag. 187, *Die Canada-Pacific-Eisenbahn von* D.r R. Meyer.

(2) Questa ferrovia che prima giungeva a New Westminster, fu aperta interamente fino al Pacifico in tutta la sua lunghezza nel Maggio 1887.

(3) Si potrebbe domandare se la costruzione di questa ferrovia non fa passare in seconda linea rispetto alla Gran Brettagna il canale di Panama colle relative discussioni rispetto al trattato Clayton-Bulwer: certo la discussione relativa al canale stesso è meno importante.

(4) *Rivista Marittima*, Aprile 1885 pag. 130.

all' Europa sarebbe stato ridotto a cinque giorni ed in altri cinque giorni si sarebbe fatto il viaggio da Louisburg a Coal Harbour sul Pacifico, d'onde si sarebbe giunti a Yokohama in altri quattordici giorni, potendosi in tal modo andare da Liverpool a Yokohama in ventiquattro giorni e producendosi un'economia di tre settimane sulla via Gibilterra-Suez. Questa ipotesi dunque che noi, fedeli al nostro sistema di esporre senza giudicare, non staremo a discutere è ben altra cosa del vicendevole ajuto dei canali di Suez e di Panama sperato da Lesseps e con questa ferrovia del Canadà come colle altre transoceaniche degli Stati Uniti, v'è un'abbondante messe di concorrenza al canale di Panama, vi sono tutti gli elementi per credere ad una lotta accanita tra il canale e la ferrovia. Quasi ciò non bastasse, vi sono i progetti del canale di Nicaragua e della ferrovia di Tehuantepec, dei quali parleremo nel seguente paragrafo ultimo di questa trattazione e mentre finora abbiamo veduto le difficoltà che aveva un canale in genere nell'America centrale, ora vedremo la concorrenza che potran fare queste altre due opere dell'ingegno umano a quella di Lesseps.

§ 83.° — *Tehuantepec e Nicaragua.*

Rammentiamo ancora un'altra strada ferrata transoceanica notando però che questa ferrovia che dalla regione attraverso alla quale passerebbe si chiama dell'Honduras, riuscirebbe di molto minore importanza delle altre rammentate dell'America settentrionale e quel che più monta, finora non è che allo stato di discussione. Sarebbe una corta ferrovia dal porto di Truxillo sul mare dei Caraibi fino alla baja di Fonseca

sulle coste del Pacifico (1). Notiamo del resto come sintomo dello sviluppo e dell'importauza del commercio, che mentre pochi anni fa l'idea di una comunicazione diretta tra l'Atlantico ed il Pacifico dava molto a pensare o era almeno considerata come molto incerta, ora che già vi sono parecchie di queste comunicazioni, si lavora e si studia per aprirne anche altre per vantaggio del commercio. Considerato ciò in generale veniamo a dire più particolarmente dei due progetti detti di Tehuantepee e di Nicaragua cominciando da quest'ultimo.

Notiamo che il Senato americano nel primo semestre del 1884 votò per proposta di Freilinghuysen crediti per l'acquisti di terreni nel Nicaragua collo scopo di costruire un nuovo canale (2). Ben è vero che al principio del successivo anno 1885 si seppe che il Senato degli Stati Uniti aveva votato contro il progetto Nicaragua, ma non possiamo fare a meno di notare come questo sia stato fatto probabilmente non per altro motivo che per esservi il trattato Clayton-Bulwer, di cui già abbiamo parlato, come ostacolo al canale stesso: però si continuò a credere da molti che il vantaggio della via Nicaragua sarebbe stato tale che gli Stati Uniti presto avrebbero dovuto incaricarsi di questo lavoro (3). E finalmente per mostrare che questo canale di Nicaragua si tenne per tutt'altro che *dijudicata res* e tanto meno per un progetto respinto, noteremo che secondo l'opinione del *Porvenir* giornale di Nicaragua, il governo degli Stati Uniti avrebbe dovuto presto occuparsi di questa questione

---

(1) *Ausland*, 1886 N.º 9 pag. 180. *Eine neue interozeanische Eisenbahn.*

(2) *Économiste Français* 21 Juin 1884 pag. 762.

(3) *Ausland*, N. 8, 1885 pag. 150. *Der Nicaragua Kanal.*

e il governo del Nicaragua si proponeva di mandare una commissione agli Stati Uniti con pieni poteri e secondo il computo degl'ingegneri americani, l'opera sarebbe costata circa 400 milioni di franchi (1). — Oltre che a questo, si era pure pensato anche allo scavo d'un altro canale attraverso all'istmo di Tehuantepec nel territorio del Messico ed il governo di questo paese appunto per sostenere tale progetto avea mandato al congresso di Parigi il Garay che sostenne la maggior salubrità di quest'istmo in confronto agli altri dell'America centrale. A proposito di questo canale notisi che la stampa di New-York scrisse al principio del 1886 che il segretario di stato Bayard avrebbe proposto che lo scavo di un canale marittimo sullo stretto di Tehuantepec dovesse essere la base della politica estera (2) perchè giova rammentare che era stata autorizzata una volta una società americana che si era proposta di costruire una ferrovia da un Oceano all'altro sull'istmo di Tehuantepec, ma secondo alcuni, questa non avendo adumpiuto all'impegno, si dovette rinunciare a siffatta idea. Invece nel *Bulletin du Canal* si danno informazioni e notizie alquanto differenti: cioè si rammenta al principio del 1883 che il presidente del Messico nel suo messaggio avea comunicato che siccome la compagnia concessionaria della ferrovia transoceanica, avea malgrado replicate proposte man-

---

(1) Non possiamo negare che dall'esame dei dati e dei documenti publicati nel *Congrès du Canal* risulterebbe molto maggiore la spesa indispensabile, *Ausland* 1886 N. 5, pag. 98. Nel Gennajo 1887 il Senato in seduta segreta aveva deciso di consigliare il presidente Cleveland a trattare in proposito col Nicaragua.

2) *Ausland*, 1886 N. 5, pag. 98. Secondo Edoardo Learned del Massachusset sarebbe facile fare il canale e, sempre secondo la sua opinione, gli Americani con esso potrebbero sperare di attirare il commercio del capo di Buona Speranza e del canale di Suez.

cato al suo assunto e faceva continuare i suoi lavori molto lentamente, il Congresso aveva deciso di fare questa importante strada per conto della nazione (1); e questo è veramente una cosa assai differente da quella che avevamo detto testè. — Comunque sia sembra che del canale patrocinato dapprima, non si abbia in animo di far nulla almeno per ora, ed incontra più simpatia ed appoggio quella che vien chiamata la ferrovia di Tehuantepec sebbene si debba dire che sarà una ferrovia di un genere tutto speciale. Secondo il progetto del capitano americano Eads si dovrebbe costruire dall'Atlantico al Pacifico nell'istmo di Tehuantepec, una strada ferrata a dodici e fino a 16 binarj con potenti macchine di trazione a ciascuna delle due estremità per sollevare gradatamente le navi dall'acqua e porle sopra piattaforme, sulle quali tirate da potentissime locomotive sarebbero fatte scorrere sulle rotaie e poi rimesse nel mare opposto per mezzo di rampe inclinate. Nel *Bulletin du Canal* prima si pone in ridicolo quest'idea di Eads (2) dicendo che non val nulla e non merita attenzione tanto è vero che egli non ha osato indirizzarsi all'industria privata, ed ha chiesto al governo sussidj che gli furono negati e poi si rincara la dose (3) riportando il resoconto della seduta d'una commissione parlamentare che ripetè la stessa osservazione ora detta ed aggiunse che per le esigenze del commercio ora tanto accresciuto era necessario un canale ed insufficiente una ferrovia (4). Ma comunque

(1) *Bulletin du Canal*, N. 81, pag. 699.

(2) *Bulletin du Canal*, N. 61 pag. 524, e di nuovo in questi ultimi tempi N. 180, pag. 1712.

(3) *Bulletin du Canal*, N. 68, pag. 586.

(4) Si potrebbe invece dire che dobbiamo supporre che il canale funzioni bene e la transoceanica di Tehuantepec possa servire come linea sussidiaria.

sia non pare che si debba assolutamente mettere in ridicolo questo progetto, tanto è vero che queste idee che il Bulletin avrebbe voluto nel 1882 mostrare assolutamente inattuabili, ricompaiono alla fine del 1883, ed il presidente della Republica Messicana nel Messaggio presentato disse, circa la costruzione della ferrovia di Tehuantepec tra i due mari, che la stagione delle pioggie aveva impedito i lavori della ferrovia nazionale, che l'impresa ferroviaria per il trasporto delle navi aveva compiuto lo studio del terreno e si occupava di fare i piani per sottometterli all'approvazione del governo e che si facevan preparativi per cominciare subito i lavori (1). Quello che bisogna affrettarsi a riconoscere si è, che la concessione che l'Eads ha ottenuto in proposito per l'istmo di Tehuantepec gli dà molte franchigie per questa strada della quale fu già stabilito il tracciato e dobbiamo pur dire che la regione nella quale si vorrebbe costruire la ferrovia in proposito non è certo meno favorevole al commercio universale di quella seguita dal tracciato di Panama, perchè ad una distanza relativamente non molto grande dall'istmo di Tehuantepec sbocca il Mississipì, il corso del quale cogli importantissimi affluenti si sviluppa per una regione di oltre 160,000 miglia quadre in una contrada felicissima sotto tutti i rapporti (2) e questo è tanto vero che la commissione parlamentare degli Stati Uniti espose un rapporto pienamente favorevole a questo progetto di ferrovia attraverso all'istmo di Tehuantepec, autorizzando il governo a favorire tale impresa e da alcuno si considera come non improbabile che siffatta ferrovia sia pronta prima del canale del signor Lesseps

(1) Exploration, Vendredi 27 Février 1884 pag. 417.
(2) *Rivista Marittima*, Marzo 1885 pag. 447.

e dai più si dice che sarà molto utile, che attirerà molto commercio, specialmente di velieri, tanto più che il patriottismo paesano riunirà tutti i voti intorno al progetto dell'Eads. E giacchè abbiamo discorso del progetto Nicaragua e di quello Tehuantepec diremo che ci sembra di non poter meglio concludere quest'ultima parte del nostro lavoro, che col riepilogare per sommi capi il messaggio col quale il presidente Cleveland aperse il parlamento nel 1886 tanto più che oltre al parlare esplicitamente di questi due progetti ultimamente rammentati, Cleveland accennò anche all'impresa in genere del taglio di Panama ed alla condotta politica degli Stati Uniti in simile circostanza. Egli adunque si espresse così (1):

« Il mio predecessore aveva fatto un trattato col Nicaragua per lo scavo del canale a spese degli Stati Uniti e voleva sottoporlo all'approvazione del Senato: io l'ho voluto esaminare di nuovo ed ho deciso di ritirarlo non essendo partigiano d'una politica che può cagionarci guai facendoci pur acquistare apparenti vantaggi. Dobbiamo procurare di svilupparci all'interno, dentro i confini del nostro stato, mentre allontaneremo ogni possibilità di poter esser avviluppati nei problemi e nelle difficoltà che disturbano i più lontani paesi. Per conseguenza non posso appoggiare un progetto che non sia privo di siffatte accuse (2).

I disegni e le informazioni proposte dall'ingegner Menocal (3) sopra una nuova ricognizione della direzione

---

(1) *Ausland*, 1886 N. 5 pag. 97, *Der Nicaragua und der Tehuantepec Kanal.*

(2) La frase che segue sarebbe in fondo al Messaggio ma ci siamo permessi di trarla al principio perchè non volevamo interrompere il senso delle cose relative al canale di Nicaragua.

(3) Quello stesso che insieme al Lull ed al Blanchet caldeggiò presso il Congresso di Parigi il progetto di Nicaragua.

del canale di Nicaragua, vi saranno sottoposti dal vostro governo. Il progetto di Tehuantepec merita seria attenzione, ma rammentiamo che l' opera in proposito dev' esser fatta per il bene dell' intero genere umano e non deve servire a sfogo di ambizioni. Un obbligo che risultasse per il nostro paese e che lo legasse con un altro paese col quale dovessimo dividerne le responsabilità, è, secondo me, irreconciliabile coll'opera stessa ed inoltre il suo adempimento porterebbe seco misure che dovrebbero oltrepassare la cerchia della nostra politica nazionale. Lo scorrere del tempo ha mostrato la sapienza di coloro che prima dei cambiamenti sopraggiunti ultimamente, sostenevano la necessità del taglio ed appoggiavano quest' idea con tanti volumi di di trattati. Il mio governo si occuperà di questo scopo ed avrà sott' occhio i principj ai quali appoggiarsi che furono definiti nel 1858 dal segretario di stato Cass quando annunziò che gli Stati Uniti cercano nell' America centrale la sicurezza e la neutralità della via interoceanica. La costruzione di tre linee ferroviarie che traversano il continente americano sul nostro territorio ha dato buoni risultati ed ha creato nuove relazioni che dal puuto di vista della politica e da quello della geografia politica accrescono gl' interessi che saranno in giuoco nella strada che sarà aperta... Già l' esperienza ci ha mostrato quanto ci importi di vedere sviluppata la concorrenza tra la via di terra e quella di mare, perchè ognuua di queste due non ha altro scopo che di difendere il pubblico contro il monopolio proprio delle corporazioni molto potenti, contro le quali è tanto più necessaria la neutralità assoluta ».

§ 84.° — *Conclusione.*

Così adunque siamo al termine del nostro lavoro nel quale come abbiamo detto al principio ci proponevamo di prendere ad esame tre strade che furono proposte nél secolo decimosesto e che ora sono eseguite come il canale di Suez, in corso di esecuzione come quello di Panama e allo stato di progetto come la ferrovia asiatica. Rammentiamo che volevamo confrontare tra loro queste strade per vedere quale ufficio avrebbe avuto ciascuna di loro quando fu proposta tre secoli fa, e quale ciascuna di loro abbia o avrebbe ai giorni nostri. D' altronde stimiamo inutile ripetere quello di che abbiamo fatto cenno nell' Introduzione e di che del resto ciascuno si sarà accorto, cioè che il lavoro nostro è di proporzioni modeste e che con esso non ci siamo proposti di mostrare grandi novità o di fare importanti scoperte, ma soltanto di esaminare cose che del resto erano di per sè abbastanza difficili ed incerte; quindi non siamo giunti a nessuna conclusione positiva ed assoluta di carattere generale e la conclusione del lavoro non può consistere che nel riepilogare le varie conclusioni delle singole parti che abbiamo studiato. Cominciando dal canale di Suez nel cinquecento diremo per esso che fu visto che sarebbe stato possibile, ma che in breve sarebbe altresì divenuto impraticabile per la debolezza della Repubblica Veneta, per la gelosia dei Turchi che avrebbero visto di mal occhio la potenza veneziana ingrandirsi in Oriente con siffatta impresa, e più anche in seguito col consolidamento dei Portoghesi all' Indie contro i quali la potenza della Repubblica Veneta si sarebbe spezzata, come più naturalmente si sarebbe spezzata quella dei Turchi e dei Mammalucchi se avessero tentato l' impresa. Quindi

la sola conclusione positiva alla quale si potè giungere fu che a Venezia non può farsi carico dei fatti avvenuti alla fine del secolo XV e del succedere del periodo oceanico al talassico e che tutt'al più la repubblica avrebbe forse dovuto in età precedente conquistare l'Egitto. Quanto alla strada proposta dal Centurione, fu notato che non poteva dirsi impossibile materialmente, perchè era già stata attuata nelle sue varie parti in altri tempi; ma quando il Centurione la propose, i Tatari si erano convertiti all'islamismo, le strade non eran più molto sicure, nè ben conosciute e ad ogni modo nè i Russi nè alcun'altra nazione avrebbe potuto tentare l'impresa per le condizioni mutate del paese e per la potenza già molto accresciuta dei Portoghesi. Quanto al taglio di Panama desiderato prima e proibito poi dalla corte spagnola, si può notare che questo taglio era senza dubbio materialmente impossibile come risulta dalle obiezioni che si fanno anche ora alla sua esecuzione materiale, invece la strada attribuita al Diaspes e di cui riferisce l'ambasciatore veneto Leonardo Donato, sarebbe stata utile al principio del secolo senza il falso sistema economico di quei tempi, era quasi inutile nel 1572, quando fu proposta, per gli errori degli Spagnoli, sebbene pure questi potessero tentare, mentre sarebbe stata del tutto inutile dopo il 1580 per l'unione personale col Portogallo: ad ogni modo era sempre preferibile alla strada scoperta da Magellano e praticata da allora in poi.

Questo per le strade del secolo decimosesto: quanto a quelle del nostro secolo riprendendo a considerare il canale di Suez, diremo che adesso è aperto, che vedemmo pure che ha molte buone qualità ed alcuni difetti e che gl'Inglesi dapprima lo disprezzarono poi lo trovarono insufficiente, ma lo accettarono perchè non avevano una strada migliore: e per causa del canale di

Suez occupano fino dal 1882 l'Egitto e perciò hanno avuto delle quistioni in proposito colla compagnia del Canale. Le opinioni su quest'argomento furono manifestate variamente e noi ne facemmo brevemente cenno, ma ad ogni modo giovò rammentare che si ricerca da molti una nuova strada perchè questa dà molti impicci. Con questa riflessione passammo allo studio delle ferrovie asiatiche circa alle quali vedemmo che quelle proposte al principio dai Russi e dagl'Inglesi, di cui specialmente le prime erano di problematica utilità, furon poste da parte almeno per ora per difficoltà politiche e materiali: quella dell'Eufrate pare che non si faccia per le stesse ragioni, sebbene sarebbe probabilmente molto utile per la Gran Brettagna e la ferrovia del Caspio se si compirà (e se i Russi tendono all'Indie, come abbiamo tentato di mostrare, cercheranno ad ogni modo di costruirla per intero) sarà arme di guerra dei Russi contro gl'Inglesi e non potrà a quello che sembra essere, almeno per ora, via di pacifico commercio internazionale come spera Annenkof: ossia sembrerebbe possibile materialmente, ma non utile commercialmente e potrebbe essere occasione di guerra. Finalmente noteremo che il canale di Panama nel secolo nostro è in costruzione e pare che si faccia e sarà nell'intento dei suoi costruttori opera di somma importanza mondiale, ma perchè ciò avvenga bisogna che sia dimostrato utile quanto dicono i suoi promotori, occorre che siano risolute in senso favorevole al canale, le questioni trattate relativamente al canale stesso.

Fin qui l'esame delle strade esaminate ciascuna separatamente e diremmo quasi ciascuna per conto suo, ma non si deve dimenticare che lo scopo del nostro lavoro consiste nel paragonare l'ufficio che avrebbero avuto le strade allora con quello che hanno o avranno ora, e a questo proposito ci sembra di poter chiudere

definitivamente il nostro lavoro colle seguenti osservazioni sintetiche e complessive. Prima di tutto è fino inutile dire che le strade erano importanti allora se riuscivano e sono o sarebbero importanti ora, quando fossero compiute. In secondo luogo noteremo che allora erano le sole vie importanti come strade internazionali, mentre ora con una rete sì fitta di strade terrestri e marittime, sono sempre importantissime e rappresentano parte peculiare del commercio mondiale. Notiamo anche che allora una escludeva l'altra ed ora in parte si escludono a vicenda ed in parte si fanno la concorrenza, ossia che allora si cercava una strada unica tra Oriente ed Occidente e perciò queste vie si sarebbero guerreggiate e distrutte e riaprendosi Suez non si sarebbe esercitata la via proposta dal Centurione e se i Portoghesi non impedivano la via del Centurione impedivano però Suez, e se Suez o Centurione avessero attirato le merci e distrutto la via di Buona Speranza, non si sarebbe pensato probabilmente nè al taglio di Panama nè alla strada che chiamammo Diaspes-Donato e che fu proposta appunto in odio della via del Capo di Buona Speranza, laddove nel secolo nostro per le mutate condizioni del commercio e per la libera concorrenza, le strade in parte si fanno la guerra ed in parte si aiutano; tant'è vero che si dice che Suez e Panama si completano e può dirsi che certe merci più leggiere che passano per Suez prenderebbero la via della Centrale Asiatica quando questa fosse costruita.

Desideriamo inoltre che si noti come allora le strade furono tutte proposte dall'uno o dall'altro, ma in odio ai Portoghesi mentre ora sono proposte per soddisfare alle varie esigenze commerciali ad eccezione delle ferrovie dell'Eufrate e del Caspio nelle quali vedemmo aver parte il lato politico. Un altro ravvicinamento

che ci sembra si possa fare consiste nel notare che sebbene tra il cinquecento ed ora vi siano tante differenze di alcune delle quali abbiamo tenuto conto nell'introduzione, pure non si può negare che le proposte di allora e quelle di ora sono fatte in età di grandi scoperte tra le quali primeggiano le geografiche allora e le scientifiche ora. Ma ci preme più assai quest'altra osservazione, che cioè per Suez e Centurione nel secolo decimosesto, vedemmo che le difficoltà materiali assolute erano molto minori di quelle politiche che le resero impossibili e per Panama c'era invece una ragione politica per adottar la nuova strada proposta cioè la concorrenza coi Portoghesi, ma questa strada urtava contro gravi difficoltà materiali (1). Parimente nel secol nostro per il canale di Suez, e per le ferrovie asiatiche vi sono difficoltà, piccole per quello e grandi per queste, ma sono molto minori nell'ordine fisico che nell'ordine politico mentre per Panama vi è la difficoltà della quistione relativa al trattato Clayton-Bulwer, ma sono assai più gravi le quistioni tecniche materiali e commerciali. Per conseguenza del precedente parallelo risulta che allora le prime due strade erano possibili praticamente tanto è vero che la via Suez era stata eseguita per intero e la via Centurione nelle sue varie parti, ma non furono neppur tentate e non erano tentabili per difficoltà politiche e la via proposta dal Centurione anche per difficoltà geografiche, mentre al contrario la via di Panama proposta per ragioni politiche al pari delle altre due cioè per

(1) La ragione politica si è già visto che esisteva fin al 1580 cioè fino al tempo dell'unione della Spagna col Portogallo: quanto alla strada Diaspes-Donato essa non era difficile materialmente nè urtava contro gravi difficoltà politiche ma fu proposta tardi e allora avrebbe giovato poco.

guerreggiare i Portoghesi era di tale impossibilità pratica che senza dubbio fecero benissimo a non tentarla. Per lo stesso parallelo risulta che, ora Suez è già fatto, Panama in costruzione, e la ferrovia asiatica sembra per ora che non si possa costruire risulta pure che il canale di Suez e la ferrovia dell'Asia centrale riescono in parte di dubbia utilità per le difficoltà politiche che li danneggiano: quest'ultima, come si è visto, al punto di non poter essere eseguita finora e il canale di Panama è di risultato dubbio più che per le quistioni politiche per le commerciali e tecniche.

Ed ora dobbiamo forse concludere che le strade cercate attivamente allora ed ora non erano attuabili allora e non sono ora senza gravi difetti, per quanto per due di queste (Suez e Panama) i difetti siano talmente diminuiti che una di esse è già eseguita e l'altra in corso di esecuzione? dobbiamo dire che queste strade dietro cui tanto si affannarono e si affannano gli uomini, non sono tanto utili e che altre offerte dal caso o dall'abitudine risultano migliori? No, perchè oltrepasseremmo i limiti del nostro lavoro ed il compito che ci siamo imposti che è determinato dalle conclusioni che ultimamente abbiamo riepilogato: se le conclusioni cui giungemmo sono limitate, dipende dall'argomento preso a trattare: se sono giuste, in parte il tempo lo dimostrerà.

FINE.

AGGIUNTE E CORREZIONI

Pag. 73 nota 1. — Qui si attribuisce al Dandolo (*La cadella repubblica veneta ed i suoi ultimi cinquant' anni*) l'accusa d'imprevidenza lanciata contro la Repubblica Veneta rispetto agli avvenimenti politico-geografici del 1500, ma ci sembra veramente che quest'accusa sia stata fatta dal Mutinelli e ribattuta dal Dandolo del quale il Romanin riportò l'opinione. Confessiamo però che non ci è riuscito ritrovare nelle opere del Mutinelli il punto al quale alludiamo.

Pag. 242 paragr. 66. — A proposito della neutralità del canale di Suez della quale parliamo in questo paragrafo, aggiungiamo che quando gia l'opera presente era quasi del tutto stampata (26 Ottobre 1887) venne notizia dell'accordo tra Francia ed Inghilterra rispetto a siffatta neutralità e dell'adesione delle altre potenze all'accordo stesso. Tale notizia fu accolta con favore in Francia, ma mentre ai Francesi parve d'aver riacquistato l'antico potere nei paraggi del canale di Suez, i giornali inglesi e specialmente i governativi e conservatori (*Times, Standard*) si affrettarono a dichiarare che la neutralità del canale di Suez non ha nulla a che fare collo sgombro degl'Inglesi dall'Egitto, sicchè in ultima analisi l'Inghilterra crede di dover continuare ad occupare l'Egitto per mantenere il suo predominio nel mar Rosso e per poter tener libera la via del mar Rosso, che fino ad ora è la sola strada tra la Gran Brettagna ed i suoi possessi asiatici, come osserviamo nel testo.

Pag. 358 nota 2. — In questo punto dicemmo che ci pareva difficile che lo Czar potesse far costruire la ferrovia siberiana: invece il 27 Ottobre 1887 giunse notizia che questa ferrovia era cominciata a Vladivostok e Nikolskoie. Ád ogni modo la Russia mostra di non tendere in questo momento all'Asia Cen-

trale e questo conferma ciò che osserviamo nel testo alla fine del paragr. 74.

Pag. 401. — Nella seduta dell'Accademia delle Scienze tenuta il 31 Ottobre 1887, Lesseps annunziò che il canale di Panama si aprirà il 3 Febbrajo 1890. Soggiunse che i lavori non saran tutti terminati, ma il passaggio sarà aperto e permetterà di operare il transito a venti navi giornalmente. Secondo Lesseps questo traffico ridotto assicurerà circa 100 milioni di entrate annue.

Lasciamo al lettore la cura di correggere gli errori più ordinari di stampa, alcuni dei quali ci sono sfuggiti.